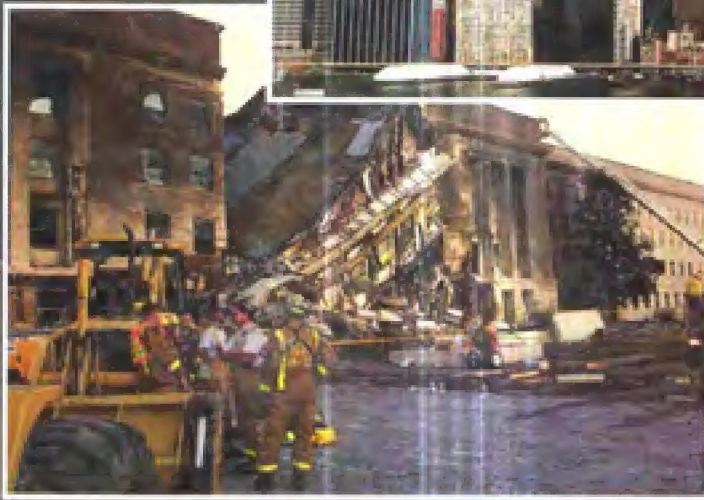


تاریخی حادثات

نیویارک میں ورلڈ ٹریڈ سنٹر اور واشنگٹن میں پیناگون کی تباہی کی مکمل تفصیلات



طاہر جاوید مغل

فہرست

9	دیباچہ
11	امریکہ میں قیامت صغریٰ
19	ورلڈ ٹریڈ سینٹر اور پینٹاگون پر حملہ امریکی پالیسیوں کا رد عمل ہیں
23	امریکہ میں 30 ہزار سے زائد افراد کی ہلاکت کی لمحہ بہ لمحہ رپورٹ
26	ورلڈ ٹریڈ سینٹر ایک نظر میں
28	سان فرانسسکو جل اٹھا
33	”لندن“ سمندر کے گہرے پانیوں میں ڈوب گیا
40	خوفزدہ لوگوں پر سکوت مرگ طاری تھا (ٹائی ٹینک کی تباہی)
48	فٹ بال کے 10 سپر سٹارز کو موت نے اچک لیا
53	ہولابازوں پر کیا ہتی؟
61	خواتین و حضرات حفاظتی جیکٹس پہن لیں
68	لندن کی خوفناک آتشزدگی
73	طوفانی رات میں ”کیپٹن“ پر کیا گزری؟
79	میں ڈوب رہا ہوں خدا کیلئے مجھے بچاؤ
86	جب 300 افراد کو نلے کی کان میں دب گئے
92	ایک غلطی کی قیمت 90 افراد کی موت
97	”آغا دیر“ 10 سکینڈز میں موت کے گھاٹ اتر گیا
103	طیاروں کا خوفناک تصادم
111	ہولابازی کا تاریخی واقعہ
119	چوٹی کا آسیب
126	آلوؤں کا روگ 20 لاکھ آدمیوں کو کھانا گیا
133	رہائشی عمارت 139 افراد کی قبر میں بدل گئی

دیباچہ

دنیا حادثات کی جگہ ہے۔ کوئی نہیں کہہ سکتا کہ کس لمحے کے پیچھے کون سا سنگین واقعہ گھات گھائے بیٹھا ہے۔ اچھے بھلے، ہنستے مسکراتے لوگ، اپنے اپنے کاموں میں مصروف اپنی اپنی دنیا میں گمن، اچانک کسی نامہربان لمحے کی گرفت میں آتے ہیں اور خاک و خون میں نہا کر ہمیشہ کے لیے نگاہوں سے اوجھل ہو جاتے ہیں۔ کسی سنگین واقعے سے چند لمحے قبل انہیں خبر تک نہیں ہوتی کہ وہ اخباروں کی شہ سرخیوں میں جگہ پانے والے ہیں اور ہمیشہ کے لیے ایک دردناک کہانی بن کر کتابوں میں محفوظ ہونے والے ہیں..... آہ، انسان کی بے خبری وہ آخری لقمہ کھاتا ہے اور بے خبر ہوتا ہے، آخری بار اپنے بچے کو چومتا ہے، آخری بار گھر سے قدم نکالتا ہے، اور نہیں جانتا کہ یہ سب کچھ آخری ہے۔ اسے علم نہیں ہوتا کہ آج وقت کی شاہراہ پر ایک سنگ میل آنے والا ہے، جس پر ایک جائگاہ حادثہ برس ۲۰۱۱ برس سے اس کا انتظار کر رہا ہے۔

شاید کسی نے ٹھیک ہی کہا ہے کہ حادثات اور جان لیوا واقعات ہماری راہوں میں بہت پہلے سے موجود ہوتے ہیں۔ کبھی کسی غلطی کی صورت، کبھی کسی غفلت کی شکل میں کبھی جلد بازی اور کبھی کسی جرم کے لہاوے میں..... یہ حادثات شکاری جانوروں کی طرح گھات گھائے بڑے صبر سے اپنے شکار کا انتظار کرتے ہیں اور آخر ایک دن اسے دبوچ لیتے ہیں۔

زیر نظر کتاب بھی حادثات کی کتاب ہے۔ یہ حقیقی واقعات نوائے وقت میگزین میں شائع ہوتے رہے ہیں۔ ہر آئیکل کے ساتھ تصاویر اور نقشہ جات وغیرہ بھی موجود ہیں مگر جگہ کی کمی کے باعث شائع نہیں کئے جاسکے۔ ان واقعات کو پڑھنے سے جہاں زندگی کی بے ثباتی اور پنچہ اجل میں انسانی بے بسی کا اندازہ ہوتا ہے وہاں ان لوگوں کے کردار کی جھلک بھی ملتی ہے جو مشکل ترین حالات میں بھی ہمت و حوصلے کا دامن ہاتھ سے نہیں چھوڑتے اور شجاعت کی مثال قائم کرتے ہیں..... یہ

کتاب تیار ہو رہی تھی کہ نیویارک اور واشنگٹن کی اہم مقامات سے طیارے نکلنے کا سٹین واقعہ رونما ہو گیا۔ اس واقعے کی جو تفصیلات اب تک سامنے آئی ہیں وہ بھی ہم نے اس کتاب میں شامل کی ہیں۔ اس تازہ واقعے کا بیان ”تالیفی کام“ ہے

(اور اس واقعہ کی تالیف میں ”اخبار جہاں“ سے مدد لی ہے)

تاریخ کسی بھی نوعیت کی ہواس میں اس میں ایک سبق ضرور پوشیدہ ہوتا ہے۔ اصلاح کا یہ پہلو اس کتاب میں بھی موجود ہے۔ اکثر ”غلطیاں“ ایسی حادثوں کو جنم دیتی ہیں اور ان غلطیوں کے بارے میں جان کر ہم آئندہ کے لئے ان کی اصلاح کا سوچ سکتے ہیں ٹھوس حقیقت کو افسانے سے زیادہ دلچسپ اور اثر انگیز سمجھا جاتا ہے۔ امید ہے کہ یہ کتاب بھی آپ کو پسند آئے گی۔ انشاء اللہ اس سلسلے کی اگلی کتاب بھی آپ جلد ہی پڑھیں گے۔

طاہر جاوید مغل

امریکہ میں قیامت صغریٰ!

گیارہ ستمبر 2001ء کی صبح میں ایک ایسی خبر پہنچی تھی جو کہ آئندہ آنے والے دنوں میں اقوام عالم کے تمام افراد کی سوچوں کو گرفت میں لینے والی تھی۔

صبح کے وقت چند سر پھرے لوگ اپنی جان کی پرواہ نہ کرتے ہوئے امریکی ہوا بازی کے چارویو ہیکل طیاروں کو اغواء کر چکے تھے۔ وہ لوگ کون تھے؟ ان کے مقاصد کیا تھے؟ اس کے بارے میں کچھ نہیں کہا جاسکتا۔ مگر ایک بات روز روشن کی طرح عیاں ہے کہ یہ لوگ بنی نوع انسان کے اس جنونی طبقے سے تعلق رکتے تھے جو اپنے مقصد میں متعین کردہ مقاصد کو انسانی جانوں حتیٰ کہ اپنی جان سے بھی زیادہ قیمتی سمجھتے ہیں۔

ذرا تصور کر کریں! ایک طیارہ ہائی جیک ہو چکا ہے۔ طیارے کا حملہ بے بسی کے ساتھ ہائی جیکرز کو جہاز کنٹرول کرتے ہوئے دکھ رہا ہے۔ ان کے ذہنوں میں مختلف سوالات کلبلا رہے ہیں۔ سب سے اہم سوال یہ ہے کہ اب ہماری منزل مقصود کیا ہے۔ اچانک ونڈا سکرین سے ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے پر شکوہ نامور منظر آتے ہیں۔ نائن سو تھری میں اس سے زیادہ دل موہ لینے والا منظر اور یہاں ہوتا تھا ہے۔ ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے نامور انسانی عظمت کے آئینہ دار ہیں۔ ٹکڑے کیا؟ ہائی جیکرز جہاز کا رخ کیوں نہیں موڑ رہے؟ کیا کسی انسان کا اتنا ہولناک منصوبہ بھی ہو سکتا ہے؟ کیا چند لمحوں کے بعد ہمارے جسم اس ایندھن کا حصہ بننے والے ہیں جو کہ انسانی عظمت کے ان میناروں کو بلبے اور رکھ کا ڈھیر بنا دے گا۔ ایک لمحے کا فرق! سب کچھ ختم! موت کا اندھیرا اور سوچوں کے سب تانے بانے ٹوٹ گئے۔

اب آنے والا وقت ہی بتائے گا کہ تاریخ انسانی کے اس عدم النظر حادثے میں کتنی جانوں کا نقصان ہوا، کتنے دلیہ لوگوں نے اپنی جان کی قربانی دے کر دوسروں کی جان بچانے کی ناکام یا

کامیاب کوشش کی، کتنے وسائل اور کتنا سرمایہ ضائع ہوا۔ بہر کیف ایک بات تو طے ہے کہ وہ وقت آ گیا ہے کہ انسانیت Super Power کی کوئی نئی Definition اپنائے۔ کیونکہ Super Power کہلانے کا حقدار وہی ہے جس کا نظام Fool Proof ہو۔

دینا شاید ان خوفناک مناظر کو آسانی سے نہ بھلا سکے۔

کتنے دن گزر چکے ہیں۔ مگر وہ بظاہر ناقابل یقین نظر لانے والے واقعات دنیا کے اربوں انسانوں کی یادداشت میں بدستور محفوظ ہیں۔

سینکڑوں کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑنے والے طیارے کا نیویارک کی اس عظیم الشان عمارت ورلڈ ٹریڈ سینٹر سے ٹکرا کر آگ کی خوفناک گیند کا نمودار ہوتا۔

110 منزل عمارت کے دونوں ٹاورز کا یکے بعد دیگرے زمین یوں ہونا۔

گرو وغبار اور دھوئیں کے ایک بے پناہ بڑے گولے کا نمودار ہونا۔

ناقابل تخیل خیر بھٹے جانے والے امریکی فوجی قلعے پینٹاگون کی عمارت میں آگ اور دھوئیں کی حکمرانی۔

سپر پاور امریکہ کے قصر صدارت، وائٹ ہاؤس کے محلے کے افراد نکل کر بھاگنا۔

نیویارک کے مہنگے ترین علاقے میں ٹین میں گلی برپا قیامت۔

اور پھر رزقہ سینکڑوں، ہزاروں لوگوں کے ہلاک ہونے کی، زخمی ہونے کی تفصیلات کا

منظر عام پر آنا۔

یہ مناظر دنیا کے سینکڑوں ممالک کے اربوں لوگوں نے ٹیلی ویژن کے ذریعے، اخبارات و جرائد کے ذریعے، انٹرنیٹ کے ذریعے دیکھے۔ اور آج بھی کئی دن گزر جانے کے بعد بھی یہ مناظر بھلائے نہیں بھولتے۔

امریکی تاریخ کی بدترین دہشت گردی کے یہ واقعات 11 ستمبر 2001ء کو پیش آئے جب پاکستان میں شام ڈھل رہی تھی اور نیویارک میں ایک روایتی مصروف صبح کا آغاز ہو چکا تھا۔

اسی روایتی مصروف صبح کو اچانک ایک بوئنگ 767 طیارہ نیویارک کے 110 منزلہ ورلڈ ٹریڈ

سینٹر کے پہلے ٹاور سے ٹکرا گیا۔

ایک خوفناک دھماکے کے ساتھ ہر جانب زبردست تباہی پھیل گئی۔ آگ نے رفتہ رفتہ پورے ٹاور کو اپنی لیٹ میں لے لیا اور یہ زمین یوں ہونے لگا۔

اس حادثے کے ٹھیک 18 منٹ بعد ایک اور بوئنگ 757 طیارہ دوسرے 110 منزل ٹاور سے ٹکرا اور پورے علاقے میں قیامت برپا ہو گئی۔

ابھی امریکی عوام اس تباہی سے سنبھل بھی نہ پائے تھے کہ ایک گھنٹے کے بعد ایک اور بوئنگ 757 طیارہ دارالحکومت واشنگٹن ڈی سی میں امریکی محکمہ دفاع کے ہیڈ کوارٹر پینٹاگون سے جا ٹکرایا جس سے پینٹاگون جزوی طور پر تباہ ہو گیا اور عمارت کے ایک حصے میں آگ لگ گئی۔

لگ بھگ اس وقت امریکی وزارت خارجہ یعنی اسٹیٹ ڈیپارٹمنٹ کی عمارت کے سامنے ایک طاقتور بحریک دم دھماکا ہوا۔

آدھے گھنٹے بعد اطلاع آئی کہ ریاست پنسلوانیا میں پنس برگ کے قریب ایک اور بوئنگ 757 طیارہ گر کر تباہ ہو گیا ہے۔

دنیا کے لئے یہ تقریباً ناقابل یقین تھا۔

مگر دنیا بھر کے نیوز چینل جو کچھ دکھا رہے تھے، وہ کوئی خواب نہیں تھا۔ یہ ایک حقیقی حادثہ تھا۔ حقیقت تھی۔ کیسروں نے ایک ایک منظر، پوری تفصیل کے ساتھ، ساری دنیا تک جوں کا توں پہنچا دیا تھا۔ یورپ کے جگہ جگہ شہروں سے افریقہ کے پس ماندہ قصبوں تک، ایشیا کے پرہجوم مراکز سے آسٹریلیا کے دور دراز براعظم تک، کروڑوں اربوں لوگ امریکی تاریخ کی بدترین دہشت گردی کو اپنی آنکھوں کے سامنے رو دھاتے دیکھ چکے تھے۔

دنیا کی بلند ترین عمارت میں سے ایک ورلڈ ٹریڈ سینٹر، دنیا کا سب سے بڑا تجارتی مرکز کہا جاتا تھا۔ اس ٹریڈ سینٹر کے دو ٹاور تھے اور ہر ٹاور کی 110 منزلیں تھیں۔ جدید وضع کی اس عظیم الشان عمارت کو دیکھنے کے لئے ہر روز ہزاروں غیر ملکی سیاح جاتے تھے۔ اس عمارت کے دونوں ٹاورز

میں لگ بھگ 50 ہزار لوگ کام کرتے تھے اور یاد کیا جاتا ہے کہ دس ہزار سے زائد لوگ حملے کے وقت درلڈر یڈ سینٹر میں مصروف کار تھے۔

کچھ بعد دیگرے دو عیالوں کے نکلوانے کے بعد جب یہ ناورسکی عمارتوں کی طرح زمین بوس ہوئے تو نیویارک ہی نہیں، ساری دنیا ہل کر رہ گئی۔ ہر جانب افراتفری اور بھگدڑ تھی۔ انسان بھی چیخ رہے تھے اور ایسویٹوں کے سائرن بھی چلا رہے تھے۔ زخمی لوگ، پریشان لوگ، دھول اور راکھ میں اٹے ہوئے ہزاروں لوگ نیویارک کی سڑکوں پر بھاگ رہے تھے۔ کسی محفوظ پناہ گاہ کی تلاش میں ادھر سے ادھر دوڑ رہے تھے۔

تباہی کے اعتبار سے درلڈر یڈ سینٹر کا سانحہ شاید زیادہ بڑا تھا لیکن دارالحکومت واشنگٹن ڈی سی میں وزارت دفاع یعنی پینٹاگون کی عمارت کی تباہی، سیاسی اعتبار سے زیادہ اہم تھی۔ پینٹاگون امریکی فوجی طاقت کی ایک روایتی علامت ہے۔ یہ پانچ منزلہ بے حد وسیع و عریض عمارت امریکہ کی عسکری قوت کا نشان ہے جسے تقریباً ناقابل تفسیر سمجھا جاتا تھا۔

لیکن اس صبح ایک 757 طیارہ اس فوجی قلعے سے جا نکلایا۔ اگرچہ بعض ذرائع کے مطابق طیارہ پہلے زمین سے اور پھر عمارت کے ایک حصے سے نکلایا جس کی وجہ سے نسبتاً کم تباہی بچی تاہم پینٹاگون کو شدید نقصان پہنچا اور بعض اندازوں کے مطابق سینکڑوں افراد ہلاک ہوئے۔

درلڈر یڈ سینٹر کے دو ٹاورز کی تباہی کو عام واقعہ نہیں ہے۔ غالباً انسانی تاریخ میں اتنی بڑی عمارت اس سے پہلے کبھی منہدم نہیں ہوئی ہے۔ اس کے ٹوٹنے ٹاورز میں سینکڑوں تجارتی دفاتر، سرکاری، نیم سرکاری ایجنسیوں کے مراکز اور عالمی تنظیموں کے دفاتر تھے۔ ہر ایک ٹاور میں 21 ہزار شخصے کی کمڑکیاں تھیں۔ ہر ٹاور میں 95 لفٹس تھیں۔ تین عشرے قبل تعمیر ہونے والا یہ ٹریڈ سینٹر اسٹیل اور کنکریٹ کا ایک بے پناہ بڑا اسٹرکچر تھا جس کا لمبہ صاف کرنے اور بچ جانے والوں کو زندہ باہر نکال لینے میں کئی دن اور بے پناہ کوشش صرف ہوئی۔

ان واقعات کے بعد پورے امریکہ میں ریڈارلٹ نافذ کر دیا گیا۔ نیویارک اور واشنگٹن میں تو

حالت جنگ کا اعلان کر دیا گیا۔ امریکہ نے کینیڈا اور میکسیکو سے ملنے والی سرحدیں بند کر دیں۔ امریکی فضاؤں میں جنگی طیاروں نے پروازیں شروع کر دیں۔ امریکی بحری بیڑے حرکت میں آ گئے۔ تمام ایئر پورٹس بند کر دیئے گئے اور کسی عام طیارے کو پرواز کی اجازت نہیں دی گئی۔ تمام سرکاری عمارتوں کو خالی کرا لیا گیا اور سرکاری تنصیبات پر فوجی تعینات کر دی گئی۔ جزل سروسز ایڈمنسٹریشن نے ہدایت جاری کر دی کہ درجینیا، میری لینڈ، پنسلوانیا اور مغربی ورجینیا میں تمام عدالتیں اور دفاتر تاخیر خانی بند رہیں گے۔ اسی طرح کانگریس کی عمارت خالی کر لی گئی۔ وہ تمام 19 عمارتیں جو پولیس کے کنٹرول میں تھیں، بند کر دی گئیں۔ اسی طرح تمام ضلعی حکومتوں کے دفاتر بند کر دیئے گئے۔ درجینیا ریلوے ایکسپریس کو معطل کر دیا گیا اور یونین انشیشن سے تمام ٹریبنوں کی آمد و رفت بند ہو گئی۔ بسوں کی کھاتا ساتھ ساتھ بینا گون میٹرو ریل انشیشن بھی بند کر دیا گیا۔ ریاست میری لینڈ کے تمام اسکولوں میں چھٹی کر دی گئی اور جارج ٹاؤن یونیورسٹی میں کلاس معطل ہو گئیں۔ دنیا کی سب سے بڑی تجارتی شاہراہ وال اسٹریٹ پر سناٹا چھا گیا۔ دفاتر بند کر دیئے گئے۔ ہوٹلوں کی اسپیس نیڈل سے عجائب گھروں اور یادگاروں تک تمام اہم عمارتیں بند کر دی گئیں۔ تباہ ہونے والے چاروں طیارے مختلف پروازوں کے دوران افواہ کئے گئے تھے۔ دہشت گردی کی اس واردات میں نامعلوم ملزمان نے جس مکمل منصوبہ بندی اور مربوط طریقے سے کارروائی کی، اس نے پورے امریکی سسٹم کو ہلا ڈالا ہے۔ دنیا کے عام لوگوں سے لے کر عالمی میڈیا تک ہر ایک نے یہ خیال ظاہر کیا ہے کہ دہشت گردی سے ہونے والی تباہی دراصل اس حقیقت کا انکشاف ہے کہ امریکی جاسوس ادارے اور انٹیلیجنس سسٹم بری طرح کام ہو گیا ہے۔ بی بی سی کے مطابق حملوں کے بارے میں امریکہ کے سکیورٹی اداروں کو کچھ پتہ نہیں چل سکا اور کسی بڑے حملے کے امکان کو محسوس نہیں کر رہے تھے۔ ایف بی آئی اور انٹیلیجنس سروسز کبھی کبھار بتا نہیں۔ غالباً ان کے وہم و گمان میں بھی نہیں تھا کہ اس قسم کی کارروائی بھی ہو سکتی ہے۔ اس دہشت گردی سے امریکی دفاعی انٹیلیجنس ایجنسیوں کی ساکھ بری طرح متاثر ہوئی ہے۔

پر کوئی حفاظتی کارروائی کی جاتی یا کسی بھی طور سکیورٹی الٹ کیا جاتا۔

دوسری جانب یہ جملے جس انداز میں کئے گئے ہیں، اس سے دہشت گردوں کے بے پناہ منظم ہونے کا اشارہ ملتا ہے۔ کئی ایئرپورٹس سے مختلف سمتوں کو روانہ ہونے والے طیاروں کو بیک وقت انخواہ کرنا، طیاروں کو مقررہ مقامات تک لے جا کر انہیں ہدف سے ٹکرانا، اور اس ساری کارروائی کا ایک ساتھ روکنا ہونا ناہائی وڈ کی کسی فلم کا سنسنی خیز منظر لگتا ہے۔ یقین نہیں آتا کہ امریکہ جیسے ملک میں جہاں ایئرپورٹس پر کڑی سکیورٹی رہتی ہے اور جہاں خفیہ ادارے بے حد موثر سمجھے جاتے ہیں، وہاں ایسے خود کش مشن پر روانہ ہونے والے متعدد گروہ مختلف طیاروں کو انخواہ کرنے میں کیسے کامیاب ہوئے۔

امریکہ میں پینٹاگون اور ڈیولٹریٹ سینٹر پر حملوں کے فوراً بعد عالمی شاک مارکیٹ کریش کر گئی تھی۔ تاہم گل بھگ چوہیں گھنٹوں کے بعد اس میں استحکام پیدا ہونا شروع ہوا۔ حملوں کی اطلاع عام ہوتے ہی عالمی منڈی میں تیل اور سونے کی قیمتوں میں فوری اضافہ ہو گیا اور یورپی کرنسی یورو کے مقابلے میں ڈالر کو نقصان پہنچا۔ لندن کی مارکیٹ میں اگلے باہمی اکتوبر کے لئے تیل کی قیمتیں 27.26 ڈالر سے بڑھ کر 30.10 ڈالر تک جا پہنچیں جبکہ نیو یارک میں تیل کی مارکیٹ حملوں کی اطلاع کے ساتھ ہی بند ہو گئی۔

اس طرح ان حملوں کی اطلاع کے ساتھ ہی سونے کی قیمت میں گل بھگ 19 ڈالر فی اونس کا اضافہ ہو گیا۔ لندن کی صرافہ مارکیٹ میں ایک اونس سونے کی قیمت 271.7 ڈالر سے بڑھ کر 290 ڈالر ہو گئی۔

دنیا بھر کی مالیاتی منڈیاں ان حملوں کے بعد افراتفری کا شکار ہیں۔ دنیا کا سب سے بڑا اسٹاک ایکسچینج نیو یارک میں بند کر دیا گیا۔ برطانیہ میں لندن اسٹاک ایکسچینج کو خالی کرالیا گیا۔ نوکیو، ہون اور دیگر عالمی منڈیوں میں بھی مالیاتی سرگرمیاں بری طرح متاثر ہوئیں۔ جرمنی کی اسٹاک مارکیٹ 9.6 فیصد گر گئی۔ پیرس کی اسٹاک مارکیٹ 5.74 فیصد اور لندن کی اسٹاک مارکیٹ 3

جس وقت یہ جملے رونما ہوئے، اس وقت امریکی صدر جارج ڈبلیو بوش فلوریڈا میں تھے۔ وہاں انہوں نے جنگی طور پر انخابا تو بیسوں سے بات چیت کرتے ہوئے ان حملوں کو دہشت گردی اور قومی البیر قرار دیا۔ صدر بوش نے کہا کہ امریکہ ان حملوں کا بدلہ لے گا۔ حملہ آوروں کا تعاقب کیا جائے گا اور بالآخر انہیں پکڑ کر سزا دی جائے گی۔ انہوں نے کہا کہ یہ امریکہ کے لئے ایک کڑا وقت ہے۔ ہم اس مشکل امتحان سے سرخرو گذریں گے۔ اس کارروائی کے ذمہ داروں کو ہر صورت میں انصاف کے کٹہرے تک لایا جائے گا۔ اور متاثرہ افراد کی تمام دوسائے کے ذریعے مدد کی جائے گی۔ حملوں کے وقت امریکی وزیر خارجہ کولن پاول جبر میں تھے۔ اطلاع ملنے ہی وہ امریکہ روانہ ہو گئے۔ سرکاری طور پر صرف اتنا ہی بتایا گیا کہ وہ امریکہ کے کسی نامعلوم مقام پر اتریں گے۔ اسی طرح صدر جارج بوش جب واشنگٹن واپس روانہ ہوئے تو یہی اعلان ہوا کہ وہ نامعلوم مقام کی طرف روانہ ہو گئے ہیں۔ سکیورٹی خبروں کے پیش نظر ان کا طیارہ ایئر فورس ون سیدھا واشنگٹن جانے کے بجائے پہلے نیبراسکا میں اتر آیا۔ پھر وہاں سے واشنگٹن کا فضائی سفر شروع ہوا جس کے دوران بے حد سخت سکیورٹی رکھی گئی۔ ایف 16 اور ایف 15 طیارے، صدر جارج بوش کے طیارے کے ساتھ ساتھ اڑتے رہے۔ واشنگٹن ڈی سی سی پہنچنے کے بعد انہیں ایک ہیلی کاپٹر کے ذریعے وائٹ ہاؤس پہنچایا گیا۔

ایف بی آئی کے حکام نے خیال ظاہر کیا ہے کہ ہائی جیک ہونے والے ہر طیارے پر تین سے پانچ ہائی جیکرز تھے۔

دہشت گردی کی ان وارداتوں نے یقینی طور پر امریکی سکیورٹی اداروں اور انٹیلی جنس سروں کو ایک نئے سرے سے چوکنا کر دیا ہے۔ یہ شاید جدید امریکی تاریخ کا پہلا واقعہ تھا جب ایف بی آئی، سی آئی اے، میکسٹ سروں سمیت تمام امریکی خفیہ ایجنسیاں دہشت گردی کی اتنی بڑی کارروائی کے بارے میں کوئی پیشگی اطلاع نہ دے سکیں۔ امریکہ کے خلاف کسی مکائد کارروائیوں کی دھمکیاں تو یقیناً موجود تھیں مگر غالباً ان ایجنسیوں کے پاس ایسے کوئی شاہد موجود نہ تھے جن کی بنیاد

فیصد گرہی۔ ٹوکیو اور ماسکو کی اسٹاک مارکیٹ میں بھی بھاری خسارہ ہوا۔

انشورنس کے ماہرین کا خیال ہے کہ امریکہ پر ہونے والے حملوں کے نتیجے میں ہونے والے نقصان کا تخمینہ 15 ارب ڈالر تک پہنچ جائے گا۔ ورلڈ ٹریڈ سینٹر کے انہدام، ہینٹاگون کی بربادی اور چار امریکی طیاروں کی تباہی سے 4 سے 6 ارب ڈالر کا نقصان ہوا ہے اور اس تباہی میں جو جانوں کا ضیاع ہوا ہے اس کے لئے انشورنس کمپنیوں کو لاکھ انشورنس کی بھاری رقم ادا کرنی پڑے گی۔ اس سے قبل 1992ء میں انشورنس کمپنیوں کو اس وقت سب سے زیادہ نقصان اٹھانا پڑا تھا جب بھری کین اینڈ ریو نے مشرقی ساحلوں پر بربادی مچائی تھی۔ اس طوفان میں 38 افراد ہلاک ہوئے تھے اور 20 ارب ڈالر کا نقصان ہوا تھا۔

ورلڈ ٹریڈ سینٹر اور پینٹاگون پر حملے امریکی پالیسیوں کا رد عمل ہیں

گزشتہ 20 سالوں کے دوران امریکہ میں اور امریکیوں کے ساتھ دہشت گردی کے واقعات مسلسل ہوتے رہے ہیں۔ دنیا کے مختلف حصوں میں امریکیوں کو ایسے واقعات اور حالات کا سامنا رہا جنہیں امریکی دہشت گردی سے تعبیر کرتے ہیں، لیکن یہ بھی حقیقت ہے کہ یہ واقعات امریکہ کے بعض اقدامات کا رد عمل ہے جو ناپسندیدہ قرار دیئے گئے اور عالمی سطح پر ان کی مذمت بھی کی گئی لیکن امریکیوں نے ان واقعات سے کوئی سبق نہیں سیکھا بالآخر انہیں 11 ستمبر 2001ء کے خوفناک ترین حادثے سے دوچار ہونا پڑا جس میں ہزاروں افراد ہلاک ہو گئے اور کھربوں ڈالر کا نقصان ہوا۔ ذیل میں بعض اہم واقعات کی مختصر روداد بیان کی جاتی ہے۔

☆..... 4 نومبر 1979ء: ایران کی ”اسلامی طلباء“ نامی تنظیم نے تہران میں امریکی سفارتخانے پر بلہ بول دیا اور سفارتخانے میں موجود 52 امریکیوں کو پریشان بنالیا۔ یہ واقعہ ایران میں اسلامی انقلاب اور شاہ کی حکومت ختم ہونے کے بعد پیش آیا۔ امریکہ نے سفارتخانے کو آزاد کرانے اور امریکیوں کی رہائی کے ”آپریشن صحرا“ کے نام سے فوجی آپریشن کیا۔ امریکی فضائیہ کے جنگی جہاز کا پٹرات کی تاریکی میں تہران سے کچھ دور اتر گئے۔ انہیں علی الصبح امریکی سفارتخانہ پر بلہ بولنا اور امریکیوں کو رہا کرنا تھا۔ لیکن جب امریکی جہاز پٹر حملہ کے لئے اڑنے لگے تو انہیں خوفناک طوفان نے آلیا، ان کے جہاز کا پٹرات کے پٹھے، ایک دوسرے میں بھنسن گئے اور متعدد جہازیں کا پٹرات ہوا گئے۔ امریکی فوجی چند لاشیں اور تباہ شدہ جہازیں کا پٹرات پر چھوڑ کر فرار ہو گئے۔ ایران کی شہنی حکومت نے اسے اللہ تعالیٰ کے انتقام سے تعبیر کیا۔ امریکی سفارتی عملہ 444 دن مقید رہا پھر

کے لئے فوجی ایکشن کیا گیا جس میں اغواء کنندگان سمیت 20 افراد مارے گئے۔

☆ 21 دسمبر 1988ء: یان امریکی فضائی کمپنی کا ایک مسافر طیارہ سکاٹ لینڈ کی فضا میں لاک بری کے اوپر دھماکے سے پھٹ گیا۔ یہ طیارہ لندن سے نیویارک جا رہا تھا۔ طیارہ میں سوار 270 افراد ہلاک ہو گئے۔ مرنے والوں میں لاک بری قصبہ کے کچھ لوگ بھی جن کے گھروں پر طیارے کا ٹکراؤ تھا، موت کا شکار بن گئے۔ اس دھماکے کی ذمہ داری لیبیا کے دوشہریوں پر ڈالی گئی۔ کئی سال کی امریکی کوششوں کے بعد لیبیا کے صدر کرنل قذافی نے ان دونوں کو امریکہ کے حوالے کر دیا اور ان پر سوئٹزر لینڈ میں مقدمہ چلایا جا رہا ہے۔

☆ 26 فروری 1993ء: نیویارک کے ورلڈ ٹریڈ سینٹر کے نیچے پارکنگ میں کار بم دھماکا ہوا جس میں 6 افراد ہلاک ہو گئے۔ ایک ہزار سے زائد افراد زخمی ہوئے اس دھماکے کے الزام میں 6 اسلامی "شدت پسندوں" کو گرفتار کیا گیا اور ان سب کو عمر قید کی سزا دی گئی۔

☆ 19 اپریل 1995ء: امریکی ریاست اور اٹلانٹا کے مرکزی شہر اٹلانٹا میں صبح 9 بج کر 2 منٹ پر وفاقی حکومت کی ایک عمارت کو بم سے اڑا دیا گیا جس میں 168 افراد ہلاک اور 500 زخمی ہو گئے۔ یہ "بم حملہ" امریکی فوج کے ایک سابق سپاہی موچی میگ وے نے کیا تھا جس کی کسی بات پر حکومت سے تار منگتی تھی۔ موچی میگ وے جو وہ سال کے دوران موت کی سزا دی گئی۔

☆ 13 ستمبر 1995ء: پاکستان میں امریکی سفارتخانہ پر راکٹ سے حملہ کیا گیا۔ راکٹ امریکی سفارتخانے کی دیوار پھاڑ کر اندر جا کر گھر خوش قسمتی سے کوئی جانی نقصان نہیں ہوا۔

☆ 13 نومبر 1995ء: ریاض (سعودی عرب) میں امریکہ کے فوجی ہیڈ کوارٹر میں کار بم کا دھماکا ہوا جس میں 5 امریکی فوجی مارے گئے۔

☆ 25 جون 1996ء: دوبران (مشرقی سعودی عرب) میں "خبرناور" کے باہر "ٹرک بم" کا دھماکا ہوا جس میں 19 امریکی فوجی مارے گئے اور سینکڑوں دوسرے افراد زخمی ہو گئے۔ "خبرناور" شہر کا تجارتی مرکز ہے۔ اس دھماکے کی ذمہ داری ایک گمنام سے سعودی گروپ "حزب اللہ"

رہائی عمل میں آئی۔

☆ 18 اپریل 1983ء: بیروت میں ایک خودکش نو جوان نے اپنی کار جس میں بارود کی بڑی مقدار موجود تھی، بیروت میں امریکی سفارتخانہ کی عمارت سے ٹکرائی۔ 17 امریکی ہلاک ہو گئے۔

☆ 23 اکتوبر 1983ء: شیعہ تنظیم کے خودکش بمباروں نے بیروت میں امریکی بحری فوج کی ہیرک کوآڑا دیا اس میں 241 امریکی فوجی ہلاک ہو گئے۔

☆ 12 دسمبر 1983ء: شیعہ تنظیم کے رضا کاروں نے کویت میں امریکہ اور فرانس کے سفارتخانوں کے سامنے کار بم دھماکے کئے جن میں 15 افراد ہلاک اور 86 زخمی ہو گئے۔

☆ 20 ستمبر 1984ء: مشرقی بیروت (لبنان) میں امریکی سفارتخانہ کی انکسی میں کار بم کا دھماکا ہوا جس میں 16 امریکی ہلاک ہو گئے اور امریکی سفیر شدید زخمی ہو گئے۔

☆ 14 جون 1985ء: لبنان کی شیعہ تنظیم کے رضا کاروں نے امریکی فضائی کمپنی ڈی بیلیو اے کا طیارہ اغواء کر لیا اور بیروت لے آئے۔ انہوں نے مطالبہ کیا کہ اسرائیل میں قید 7 سفید عربوں کو باہر بلا جائے۔ یہ طیارہ دو ہفتے سے زائد رضا کاروں کی تحویل میں رہا۔ اس دوران ایک امریکی فوجی نوٹہ طیارہ میں سوار تھا، ہلاک کر دیا گیا۔ 39 امریکی باشندوں کو گرفتار لیا اور باقی مسافر باہر رہے۔ آخر میں جو ان کی کوششام کی مداخلت اور مذاکرات کے بعد طیارے اور اس کے امریکی مسافروں کو رہائی ملی۔

☆ 8 اکتوبر 1985ء: فلسطینی نو جوانوں نے ایک اطالوی بحری جہاز پر قبضہ کر لیا اور اس میں سوار ایک امریکی یہودی لیون کو جو ناٹکوں سے معذور تھا، ہلاک کر دیا۔ فلسطینی نو جوانوں کو شہ قضا اہل یہودی فلسطینیوں کے خلاف یہودیوں کی کارروائی میں مالی معاونت کرتا ہے۔

☆ 5 ستمبر 1986ء: کراچی کے ہوائی اڈے پر امریکہ کی فضائی کمپنی "یان امریکہ" کا جہو جیٹ طیارہ اغواء کر لیا گیا جس میں 358 مسافر سوار تھے۔ طیارے کو اغواء کنندگان سے چھڑانے

نے قبول کی۔ اس کے چند ارکان کو گرفتار کیا گیا اور قیدی سزا دی گئی۔

☆ 17 اگست 1998ء: اس روز تیرولہ (کینیا) اور (دارالسلام) تنزانیہ میں امریکی سفارتخانوں میں صرف چند منٹوں کے وقفے سے کاربم دھماکے کئے جس میں 224 افراد ہلاک ہو گئے۔ ہزاروں افراد زخمی بھی ہوئے۔ ان دھماکوں کی ذمہ داری اسامہ بن لادن پر ڈالی گئی۔

☆ 12 اکتوبر 2000ء: یمن کی بندرگاہ عدن میں ایک امریکی جنگی جہاز پر اس وقت بموں سے حملہ کیا گیا جب یہ جہاز عدن میں تیل لینے کے لئے رکا ہوا تھا۔ حملہ میں 17 امریکی فوجی ہلاک ہو گئے۔ اس حملے کا الزام بھی اسامہ بن لادن پر ہی لگایا گیا مگر کوئی گرفتاری ابھی تک عمل میں نہیں آئی۔

☆ 11 ستمبر 2001ء: دو مسافر طیارے جو فضا میں انخواء کئے گئے تھے، امریکی وقت کے مطابق صبح 8 بج کر 45 منٹ پر اور پھر 9 بج کر 3 منٹ پر دنیا کی بلند ترین عمارت اور سب سے بڑے تجارتی مرکز ”ورلڈ ٹریڈ سنٹر“ (نیویارک) سے ٹکرائے اور 110 منزل عمارت کے دونوں حصوں کو تباہ کر دیا۔ امریکہ بلکہ دنیا کی تاریخ میں دہشت گردی کی اس ہولناک ترین واردات میں ہزاروں افراد ہلاک ہو چکے ہیں اور اربوں بلکہ کھربوں ڈالر کا نقصان ہوا ہے۔ دنیا بھر میں امریکی افواج کو بائی الٹ کر دیا گیا ہے۔ اس ہولناک تباہی کی ذمہ داری بھی اسامہ بن لادن پر ڈالی جا رہی ہے اور اس خدشہ کا اظہار بھی کیا جا رہا ہے کہ امریکہ افغانستان پر حملہ کر دے گا اس ہولناک ترین واقعہ کے بعد پوری دنیا خوف کے سائے میں ہے۔

☆ اسی روز 9 بج کر 43 منٹ پر ایک اور انخواء شدہ طیارہ امریکی دفتر جنگ کی عمارت سے ٹکرایا۔ اس دھماکہ خیز کارروائی میں بھی بہت سے لوگ ہلاک ہوئے ہیں۔ امریکی ایوان صدر اقوام متحدہ کا صدر دفتر اور دوسری اہم سرکاری عمارتیں غالی کر لی گئیں۔

امریکہ میں 30 ہزار سے زائد افراد کی ہلاکت کی لمحہ بلمحہ رپورٹ

امریکہ میں 4 جہازوں کے انخواء، ورلڈ ٹریڈ سنٹر میں دھماکے اور پینٹاگون کے دھماکوں میں 30 ہزار سے زائد افراد ہلاک ہوئے۔

☆ صبح 8 بج کر 45 منٹ پر ایک بڑا مسافر طیارہ جسے غالباً انخواء کیا گیا تھا ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے ٹاور سے ٹکرا گیا جس کے نتیجے میں عمارت میں آگ بھڑک اٹھی۔

☆ صبح 9 بج کر 3 منٹ پر ایک اور طیارہ جو بظاہر مسافر بردار جیٹ ہوائی جہاز ہے ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے دوسرے ٹاور سے ٹکرا گیا جس کے بعد پوری عمارت شعلوں کی لپیٹ میں آ گئی۔

☆ صبح 9 بج کر 17 منٹ پر ایف اے نے نیویارک کے تمام ہوائی اڈوں کو بند کر دیا۔

☆ صبح 9 بج کر 21 منٹ پر نیویارک پورٹ اتھارٹی نے نیویارک سٹی میں تمام پلوں اور سرنگوں کو بند کر دیا۔

☆ صبح 9 بج کر 30 منٹ پر صدر بوش نے فلوریڈا سے خطاب کرتے ہوئے کہا کہ ان کے ملک کو بظاہر دہشت گردی کا نشانہ بنایا گیا ہے۔

☆ صبح 9 بج کر 39 منٹ پر صدر بوش نے واشنگٹن واپسی کے فوراً بعد نیشنل سیکورٹی میٹنگ بلای۔ انہوں نے نائب صدر اور نیویارک کے گورنر سے بات چیت کی۔

☆ صبح 9 بج کر 40 منٹ پر ایف اے نے تمام امریکی اڈوں کو پروازوں کے لئے بند کر دیا۔ امریکی تاریخ میں یہ پہلا واقعہ ہے کہ پورے ملک میں طیاروں کی آمدورفت بند کر دی گئی ہے۔

☆ صبح 9 بج کر 43 منٹ پر ایک طیارہ پینٹاگون سے ٹکرا گیا جس کے بعد عمارت میں آگ

لگ گئی اور دفاتر کو خالی کرنے کا کام شروع کر دیا گیا۔

☆ صبح 9 بج کر 45 منٹ پراونٹ ہاؤس کو خالی کر لیا گیا۔

☆ ... صبح 9 بج کر 57 منٹ پر بش فورینڈ اسٹے روانہ ہو گئے۔

☆ ... صبح 10 بج کر 5 منٹ پر، رلڈ ٹریڈ سنٹر کا جنوبی ماور منہدم ہو گیا۔

☆ ... صبح 10 بج کر 8 منٹ پر وائٹ ہاؤس کے ارد گرد خود کار راکٹوں سے لیس سیکرٹ سروس کے ایجنٹ تعینات کر دیئے گئے۔

☆ ... صبح 10 بج کر 10 منٹ پر پینٹاگون کا ایک حصہ گر گیا۔ یونائیٹڈ ایئر لائنز کی فلائٹ 93 سرسپٹ کاؤنٹی میں گر کر تباہ ہو گئی۔

☆ ... صبح 10 بج کر 13 منٹ پر نیویارک کے اقوام متحدہ کی عمارت خالی کر لی گئی۔ ملازمین کی تعداد 11700 کے قریب تھی۔

☆ ... صبح 10 بج کر 22 منٹ پر واشنگٹن میں وزارت خارجہ، محکمہ انصاف اور عالمی بینک کی عمارتیں خالی کر دی گئیں۔

☆ ... صبح 10 بج کر 24 منٹ پر ایف اے اے کی ہدایت پر امریکہ کی فضائی حدود میں داخل ہونے والی تمام پروازوں کا رٹکینڈیا کی طرف موڑ دیا گیا۔

☆ ... صبح 10 بج کر 28 منٹ پر ولڈ ٹریڈ سنٹر کا شمالی ماور منہدم ہو گیا جس نے بعد دو گھنٹوں کے بعد ابل اٹھنے لگے۔

☆ ... صبح 10 بج کر 45 منٹ پر واشنگٹن میں تمام ہوائی ترافک روک دی گئی۔

☆ ... صبح 10 بج کر 46 منٹ پر امریکی وزیر خارجہ کولن پاول لاطینی امریکہ کا دورہ منسوخ کر کے وطن روانہ ہو گئے۔

☆ ... صبح 10 بج کر 48 منٹ پر پوئیس نے ایک بڑے طیارے سے سرسپٹ کاؤنٹی میں گرنے کی تصدیق کر دی۔

☆ ... صبح 10 بج کر 53 منٹ پر نیویارک میں پرائمری انکیشن طسوخ کر دیئے گئے۔

☆ ... صبح 10 بج کر 54 منٹ پر امریکس نے اپنا سفارتخانہ خالی کر دیا۔

☆ ... صبح 10 بج کر 57 منٹ پر نیویارک کے گورنر جارج چٹاکی نے کہا ہے کہ تمام سرکاری دفاتر بند کر دیئے گئے ہیں۔

☆ ... صبح 11 بج کر 2 منٹ پر نیویارک کے میئر نے شہریوں سے کہا ہے کہ وہ اپنے گھروں سے باہر نہ نکلیں۔

☆ ... صبح 11 بج کر 16 منٹ پر سی این این نے خبر دی کہ جراثیمی دہشت گردی کے انسداد کی تیاریاں شروع کر دی گئی ہیں۔

☆ ... صبح 11 بج کر 18 منٹ پر امریکن ایئر لائنز نے اطلاع دی کہ اس کے دو ہوائی جہاز لاپتہ ہو گئے ہیں جن میں 157 مسافر سوار تھے۔

☆ ... صبح 11 بج کر 26 منٹ پر یونائیٹڈ ایئر لائنز نے اطلاع دی کہ اس کا ایک مسافر طیارہ گر کر تباہ ہو گیا ہے۔

☆ ... صبح 11 بج کر 59 منٹ پر یونائیٹڈ ایئر لائنز نے تصدیق کی ہے کہ اس کا بوئین سے لاس انجلس جانے والے ہوائی جہاز تباہ ہو گیا ہے، جس میں محکمہ سمیت 65 افراد سوار تھے۔

☆ ... دوپہر 12 بج کر 4 منٹ پر لاس انجلس ایئر پورٹ کو جو انوائڈ ہونے والے دو طیاروں کی منزل تھا خالی کر لیا گیا۔

☆ ... 12 بج کر 15 منٹ پر امریکن ایئر لائنز کے طیاروں کی منزل سان فرانسسکو ایر پورٹ کو بند کر دیا گیا ہے۔ کینیڈا اور میکسیکو کے ساتھ ملنے والی امریکی سرحدیں بند کر دی گئیں۔

☆ ... 12 بج کر 30 منٹ پر ایف اے اے نے اطلاع دی ہے کہ اس وقت امریکی فضائی فوجیں میں پچاس طیارے پرواز کر رہے ہیں لیکن کسی کو کوئی مسئلہ درپیش نہیں۔

☆ ... خریداروں اور سیاحوں کی خورد و نوش کے لئے دونوں عمارتوں میں 7 ہزار سے زائد ہوٹل اور ریسٹوران تھے۔ شراب کی پانچ ہزار 921 دکانیں بھی موجود تھیں۔

☆ ... عمارت میں 9 ہزار 211 عداستیں بھی قائم تھیں۔ ٹیلی کمیونی کیشن کے پانچ ہزار 88 مراکز بھی تھے۔

ورلڈ ٹریڈ سنٹر قبل ازیں بھی دو بار ایسے اپنی حادثات سے دو چار ہو چکا تھا۔ 1945ء میں بھی امریکی فضائیہ کا ایک طیارہ شدید دھند کے باعث عمارت کی 79 ویں منزل سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا مگر عمارت تباہی سے بچ گئی۔

☆ ... 2 فروری 1993ء میں ایک کار بم دھماکہ میں عمارت کے بعض حصوں کو نقصان پہنچا تھا۔ اس حملہ میں چھ افراد ہلاک ہوئے اور 30 کروڑ ڈالر سے زائد کا نقصان ہوا تھا۔

☆ ... 1995ء میں مصری عالم دین شیخ عمر عبدالرحمن سمیت نو افراد کو جن کا تعلق سنوڈان، اردن اور مصر سے تھا، اس عمارت پر حملہ کی سازش کے الزام میں گرفتار کیا گیا۔ شیخ عمر عبدالرحمن کو سزائے موت سنائی گئی۔

☆ ... 1998ء میں پاکستان سے گرفتار کئے جانے والے رمزی یوسف کو بھی اس عمارت پر حملہ کی سازش کرنے کے الزام میں گرفتار کیا گیا اور 24 سال قید با مشقت کی سزا سنائی گئی۔

ورلڈ ٹریڈ سنٹر ایک نظر میں

نیویارک میں واقع دنیا کی سب سے بڑی اور بلند ترین عمارت ورلڈ ٹریڈ سنٹر (عالمی مرکز تجارت) دو عمارتوں پر مشتمل تھیں، جنہیں ”ٹاور“ کہا جاتا ہے۔ اس عمارت کے بارے میں بعض اہم اور دلچسپ حقائق درج ذیل ہیں۔

☆ ... دونوں ”ٹاورز“ میں سے ہر ایک 110 منزلوں پر مشتمل تھی۔ عمارت 411 میٹر بلند اور ایک لاکھ مربع میٹر سے زائد رقبہ پر محیط تھی۔

☆ ... پوری عمارت میں 21 ہزار 8 سو بڑے بیٹشوں والی کھڑکیاں تھیں۔

☆ ... عمارت کے اندر اوپر جانے کے لئے تیزی سے چلنے والی 23 اور قدرست رفتار سے چلنے والی 72 لفٹیں اور خود کار ریزر ہیاں تھیں۔

☆ ... عمارت میں دو مرکزی نمائش ہال تھے جو اس قدر طویل و عریض تھے کہ ان کی جگہ پر 15 فٹ ہال سینڈ بچہ بنائے جاسکتے تھے۔

☆ ... دونوں عمارتوں (ٹاورز میں) دفاتر اور دکانوں کی تعداد، کھوں میں تھی۔ ان میں 125 سے زائد اقسام کے دفاتر اور سرکاری مراکز تھے۔ ہر قسم کے دفاتر یا کاروباری مراکز کی تعداد بڑھ بڑھ کر 9 ہزار تک تھی۔ مثلاً

☆ ... اکاؤنٹس و آڈٹ بسنس کی دکانوں کی تعداد 8 ہزار 721 تھی۔ عام کتابوں کی 5 ہزار 942 بڑی بڑی دکانیں تھیں۔ رسائیل اور جرائد کی 5 ہزار 192 دکانیں تھیں۔

☆ ... پیپرز نے مختلف شعبوں کے دفاتر کی تعداد 25 ہزار سے زائد تھی۔

☆ ... دونوں عمارتوں میں روزانہ ڈیزال، کھ اور دیگر خدمات کی غرض سے آتے تھے۔

☆ ... جیبری شاپس کی تعداد 5 ہزار 944 تھی۔

ورزش وغیرہ کے شوقین تھے۔ کہیں کہیں اخبار اور دودھ بیچنے والے بھی نظر آ رہے تھے لیکن شہر کی آبادی کا بہت بڑا حصہ ابھی سو رہا تھا۔

مشہور مصنفہ ”کیٹرائن ہیوم“ اپنی خودنوشت سوانح عمری میں لکھتی ہیں:

”ایک خوفناک گونج کے ساتھ زمین پتے کی طرح لرزنے لگی تھی۔ ہمارے گھر کی ایک دیوار دھماکے کے ساتھ زمین بوس ہو گئی۔ مجھے نہیں معلوم کہ گھر کے سارے افراد کس طرح خود بخود ایک کمرے میں اکٹھے ہو گئے تھے۔ دور کہیں سے ایک گونج دار آواز سنائی دے رہی تھی۔ یوں محسوس ہو رہا تھا جیسے یہ آواز لمحہ بہ لمحہ قریب آ رہی ہے۔ پھر یہ آواز ہمارے پاؤں کے نیچے سے آتی ہوئی محسوس ہوئی اور تب زلزلے کا دوسرا شدید ترین جھکا محسوس کیا گیا۔ پورے شہر کی چیخیں ایک ساتھ فضا میں بلند ہوئیں اور زلزلے کی پُربول گونج میں مزید اضافہ ہو گیا۔ ہمارے دیکھتے ہی دیکھتے سامنے دیوار پر ایک دراغمو دار بوئی اور ہمارے قدموں تک پھیل گئی۔ ہم نے وہ کمرہ چھوڑا اور دوسرے کمرے کی طرف بھاگے لیکن اس کمرے کے فرش میں بھی ایک خوفناک گڑبگڑ نظر آ رہا تھا۔ اب گھر کے تمام افراد نے باہر کا رخ کیا۔ گلی میں پہنچ کر ہم نے عجیب و غریب منظر دیکھا۔ ہمارے تمام مسائے شب خوابی کے لباس میں ملبوس اپنے اپنے گھروں سے باہر نکل آئے تھے۔ ہر آنکھ میں سراسیمگی اور بدست کے آثار نظر آ رہے تھے۔ گھر سے نکلے وقت جس شخص کے ہاتھ میں جو چیز تھی اس نے اٹھی تھی تین حیرت کی بات تھی کہ کسی شخص نے بھی کوئی کارآمد چیز اٹھانے کی زحمت نہیں کی تھی۔ ایک عورت نے ہاتھ میں چایوں کا گچھا پکڑا ہوا تھا۔ کسی نے بستر کا تکیہ اٹھا رکھا تھا کسی نے ٹائم پیس اور کسی نے برتن۔ ایک عورت نے شیشے کا ایک بڑا سا پیالہ اٹھا ہوا تھا لیکن اس پیالے میں کھانے کی کوئی چیز نہیں تھی۔

”لاس انجلس“ میں ”ٹائمگز“ اخبار کا نام لگا رکھتا ہے جس وقت زلزلے کا پہلا جھکا محسوس کیا گیا، شہر کے مختلف اطراف سے ایک ساتھ چیخ و پکار کی آوازیں بلند ہوئیں۔ یہ آوازیں زلزلے کے تیسرے اور آخری جھکے تک سنائی دیتی رہیں۔ آخری جھکے کے بعد شہر کی فضا پر ایک

سان فرانسسکو جل اٹھا

یہ ۱۴ اپریل ۱۹۰۶ء کا واقعہ ہے۔ صبح کے ۵ بج کر ۴۳ منٹ ہوئے تھے جب سان فرانسسکو کا شہر زلزلے کے خوفناک جھکوں سے لرز اٹھا۔ ماہرین بتاتے ہیں کسی بھی بڑے زلزلے سے چند روز پیشتر اس کی علامات اور نشانیوں کا ظاہر ہونا شروع ہو جاتی ہیں لیکن سان فرانسسکو کے اس زلزلے سے پیشتر ایسی کوئی چیز دیکھنے میں نہیں آئی۔ بعد کی تحقیقات کے مطابق اس قسم کے صرف دو واقعات کا علم ہوا۔ شہر کے جنوبی علاقے میں رہنے والے ایک سار نے ۱۱۴۰ پرل کو پولیس میں رپورٹ درج کروائی کہ اس کے شوروم کی ایک کھڑکی کا شیشہ کسی اٹھائی گہیرے توڑ دیا ہے۔ پولیس کی تفتیش کے بعد یہ بات سامنے آئی کہ کھڑکی ٹوٹنے کی اصل وجہ یہ تھی کہ جس عمارت میں یہ دکان واقع تھی وہ عمارت غیر محسوس طور پر زمین میں جھنس رہی تھی۔ اس کے علاوہ شہر کے نشیبی علاقے میں آباد ایک محلے کے مکینوں نے یہ محسوس کیا کہ ان کے گھروں کے دروازے سہولت سے حرکت نہیں کر رہے ہیں۔ ان دو واقعات کے علاوہ سان فرانسسکو اور ارد گرد کے پورے علاقے میں کسی شخص نے کوئی غیر معمولی تبدیلی محسوس نہیں کی۔

زلزلہ آیا تو بیشتر شہری اپنی خواب گاہوں میں خواب خرگوش سے مزے لے رہے تھے۔ صرف وہ لوگ بستر سے اٹھے تھے جنہیں بہت صبح جاگنے کی عادت تھی یہ وہ وہ جو صبح صبح

ہر ہول سنا تھا چھایا۔ اس خاموشی سے تقریباً ایک منٹ بعد شہر کی فضا ایک بار پھر انسانی شور سے گونج اٹھی لیکن اب شور میں ”بھگدوڑ“ کی آوازیں کی بجائے دھڑکنے والی جوتیوں اور گرہ و آہ وزاری کی آوازیں نمایاں تھیں۔ زلزلہ ختم ہونے کے فوراً بعد ”مائیکس“ کا نامہ نگار شہر کے گلی کوچوں میں نکل گیا۔ وہاں اس نے نہایت خوفناک اور رقت آمیز مناظر دیکھے۔ شہر کے بلند و بالا مکان مٹی کے کھلوں کی طرح ٹوٹے پھوٹے ہوئے تھے۔ گلیوں اور سڑکوں میں خوفناک دراڑیں نمودار ہو چکی تھیں اور مختلف جگہوں پر لمبے کے نیچے دبے ہوئے افراد کی چیخ و پکار جا رہی تھی۔

۱۱۸ اپریل ۱۹۰۶ء کو سان فرانسسکو میں آنے والا یہ زلزلہ بہت زیادہ شدت کا حامل نہیں تھا۔ اس سے پہلے مغربی کیلیفورنیا میں اس سے زیادہ طاقتور اور تباہ کن زلزلے آچکے تھے لیکن وہ تمام واقعات لوگوں کے ذہنوں سے محو ہو چکے ہیں۔ پھر اپریل ۱۹۰۶ء کا زلزلہ کیوں ایک ناقابل فراموش واقعہ کی حیثیت اختیار کر گیا ہے۔ اس کی وجہ دراصل وہ خوفناک آگ ہے جو زلزلے کے بعد سان فرانسسکو کے مختلف حصوں میں بھڑک اٹھی اور جس سے زبردستی جانی و مالی نقصان ہوا۔ ۱۱۸ اپریل کو محسوس کیے جانے والے زلزلے کے پچھلے صرف اڑھائی منٹ تک جاری رہے لیکن ان جھٹکوں کی وجہ سے جو آگ بھڑکی وہ پورے تین دن تک شہر میں تباہی پھیلاتی رہی۔ زلزلے کے صرف چند منٹ بعد شہر میں تقریباً پچیس جگہوں پر آگ بھڑک اٹھی۔ سان فرانسسکو ایک ترقی یافتہ صنعتی شہر تھا اور اس کی دیہی ترقی اس کے لیے وبال بن چکی تھی۔ پورے شہر میں بجلی کے تار اور گیس پائپوں کا جال بچھا ہوا تھا۔ زلزلے کی وجہ سے تاروںٹ گئے اور گیس پائپ جگہ جگہ سے پھٹ گئے۔ شہر میں کئی جگہوں پر جلنے ہوئے چیلوں کے اُٹنے اور آتش گیر کیٹیکلز کے جھلنے کے واقعات ہوئے۔ اس قسم کے واقعات نے آتشزدگی کی شدت میں مزید اضافہ کیا۔

دوسرے روز یعنی ۱۱۹ اپریل کی صبح تک شہر کا بیشتر علاقہ پوری طرح آگ کی لپیٹ میں آ چکا تھا۔ ایک مکان کے بعد دوسرا مکان اور ایک محلے کے بعد دوسرا محلہ آگ کی زد میں آ رہا تھا اور سان فرانسسکو کے لاکھوں شہری بے چارگی سے کھڑے یہ تماشا دیکھ رہے تھے۔ ”سان فرانسسکو

بلٹین“ کا ایک رپورٹر ”فلنج سان فرانسسکو“ میں ایک لانچ کے اوپر کھڑا تھا اور شہر پر ٹوٹنے والی قیامت کا منظر دیکھ رہا تھا۔ اس کا کہنا ہے ”اس سارے منظر کا سب سے ایذا دہ پہلو یہ تھا کہ تمام شہر میں انتہاء درجے کی بھاگ دوڑ کے باوجود انتہاء درجے کی خاموشی چھائی ہوئی تھی آسمان دھوئیں کے تاریک بادلوں کے پیچھے چھپا ہوا تھا اور شام یا صبح کا تین کرنا ہوا تھا۔“

یہاں سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ سان فرانسسکو جب ایک ترقی یافتہ شہر تھا تو پھر اس شہر کو آگ سے محفوظ رکھنے کا ترقی یافتہ نظام کیوں موجود نہ تھا۔ تو اس کا جواب یہ ہے کہ شہر کو بچانے کے تمام امکانات زلزلے کے صرف ۲۸ سیکنڈ بعد ختم ہو چکے تھے۔ سان فرانسسکو کو پانی مہیا کرنے والے تمام ذرائع کا کارہ ہو چکے تھے۔ شہر کی تقریباً ۳۴۰۰۰۰ پائپ لائنیں ٹوٹ پھوٹ گئی تھیں اور ٹوں میں پانی کا دباؤ صفر ہو کر رہ گیا تھا۔ سان فرانسسکو کے لیے اس وقت صرف اور صرف فلنج کا پانی دستیاب تھا اور اس کو پوری طرح استعمال کیا جا رہا تھا۔ فائر بریگیڈ کی لائیں ساحل کے ساتھ ساتھ کھڑی تھیں اور جلتے ہوئے ساحلی علاقے پر مسلسل پانی پھینک رہی تھیں۔ اس کے علاوہ فائر بریگیڈ کے بے دست و پا ہونے کی ایک وجہ یہ بھی ہو سکتی ہے کہ محکمے کے چیف آفیسر ”فینسلی والہا“ زلزلے کے دوران ہلاک ہو چکے تھے۔ ان کا واقعہ یوں ہے کہ وہ اپنے بندر میں آرام سے درجہ تھے اچانک ایک زوردار دھماکہ ہوا اور وہاں کا کچھ حصہ ”پڑا“ وہیں گئے ہوئے اپنی بیوی کی خواب گاہ میں پہنچے۔ خواب گاہ کے اندر داخل ہوئے جی وہ فرش میں نمودار ہوئے۔ والے ایک سوراخ کے اندر گر پڑے۔ یہ سوراخ عمارت میں تین منزل نیچے تک چلا گیا تھا۔ اتنی بلندی سے گرنے کے نتیجے میں وہ ہلاک ہو گئے۔ عمارت کے اندر یہ سوراخ قریبی بوائز کیلیفورنیا کا ایک آرائشی میارگر نے کی وجہ سے پیدا ہوا تھا۔ چیف آفیسر کے ہلاک ہونے کے سبب فائر بریگیڈ کی مجموعی کارکردگی پر نہایت برا اثر پڑا اور غلطی کی استعداد کا ر کم ہو گئی۔

۳۰ اپریل تک شہر کا پانچ مربع میل تھیں آدھا علاقہ جل کر بھسم ہو چکا تھا۔ ۲۸۰۰۰ مکانات تباہ اور کم از کم پانچ سو افراد ہلاک ہو چکے تھے۔ اس کے علاوہ ان ”سٹیمپرز“، ”ڈول“، ”جینک“

واقعہ کی یاد دلاتی رہتی ہے۔

سینما ہال اور پھر اخباروں کے دفاتر میں چکے تھے۔ سرکاری دفاتر کا پیش قیمت ریکارڈ خاستہر ہو چکا تھا۔ پیدائش، موت اور شادی کے تمام ثبوت مٹ گئے تھے۔ حکومت کی نہایت خفیہ فائلوں کے پرزے دھوئیں کے دوش پر اڑتے پھر رہے تھے۔ اندرون شہر قیامت کا سماں تھا۔ مصیبت کے مارے لوگ فٹ پاتھوں اور سڑکوں پر ڈیرے ڈالے بیٹھے تھے، کبھی ہوئی عورتیں اور بچوں سے رو تے ہوئے بچے بہ سردمانی کی حالت میں کھلے آسمان تلے پرے تھے۔ ڈاکوؤں اور لیروں کے لیے یہ ایک شہری موقع تھا۔ انہوں نے اس موقع سے بڑا فائدہ اٹھایا، شہر میں لوٹ مار شروع ہو گئی دو دنوں کے دوران چوری، ڈاکہ، عصمت دری اور اغوا کی بے شمار وارداتیں ہوئیں۔ قریب تھا کہ حالات مکمل طور پر قابو سے باہر ہو جاتے اور پورے شہر پر لیروں کا قبضہ ہو جاتا کہ شہر کے میئر "اسکمر" نے ایک نہایت بروقت راست اقدام کیا اس نے فوری طور پر پچیس سرکردہ افراد کی ایک کمیٹی تشکیل دی اور اس کمیٹی کے ہنگامی اجلاس کے بعد ایک وینڈل چوری کیا جس کا مضمون یہ تھا "تم فیڈرل دستوں کا قاعدہ پولیس اور پشیل پولیس افسران کو اس بات کا اعتقاد دیا جاتا ہے کہ وہ جب کسی ایک شخص یا زیادہ افراد کو لوٹ مار یا اس نوعیت کے کسی دوسرے جرم میں موٹ پر نہیں فوراً گولی مارتے۔" اس حکم کے تحت ۱۱۹ پریل کو ۱۱۶ افراد کو موقع پر گولی مار کر ہلاک کیا گیا۔ اس کے علاوہ دس افراد ایسے تھے جنہیں برقی زخمی کیا اور کسی روز موت کی سزا دے دی گئی۔ یہاں پر ایک دہراش واقعہ ڈائریٹوری معذومہ ہوتا ہے۔ ۱۱۹ پریل کو جن میں افراد گولی مارتی ان میں ایک بائیس سالہ جوان بھی شامل تھا۔ بعد کی تحقیقات سے پتا چلا کہ یہ گولی جو جوان اپنے اہل خانہ کے لیے ایک خالی برتن حاصل کرنے کے واسطے ایک مسافر شدہ مکان میں داخل ہوا تھا کہ گشتی دستے کے ہاتھوں جڑا گیا۔ اس کے گھرواے سامان خورد و نوش سامنے رکھے اس کا انتظار کرتے رہے اور اس کی لاش ایک کٹی میں تڑپ تڑپ کر بجھدی ہوئی۔

سائنس دانوں نے اس خوفناک جانی کاتیب مرہر گزرجکا ہے لوگ اس بات کو قریب قریب بھول چکے ہیں لیکن بانی دن ۱۹۳۰ء میں اس خوفناک زلزلے اور آگ کے بارے میں جو فلم بنائی تھی وہ اب بھی موجود ہے۔ یہ فلم دنیا کے مختلف حصوں میں کبھی کبھار لوگوں کو اس جانکاہ

”لندن“ سمندر کے گہرے پانیوں میں ڈوب گیا

۲۹ دسمبر ۱۸۶۵ء کو برطانیہ کا ”لندن“ نامی مشہور بحری جہاز مشرقی ہند سے آسٹریلیا کے لیے روانہ ہوا۔ یہ دو خانی جہاز حال ہی میں تعمیر کیا گیا تھا اور اس سے پہلے اس نے دو مرتبہ آسٹریلیا کا سفر کیا تھا۔ جہاز کے یہ دو نئی سفر نہایت کامیاب رہے تھے اور جہاز نے خاصی عینک شہرت کمائی تھی۔ یہی وجہ تھی کہ اس مرتبہ روانگی سے ایک ماہ پہلے ہی جہاز کی تمام نشیمن ریزر ہو چکی تھیں۔ جب یہ جہاز ”بلانی ماوتھ“ کی بندرگاہ پر پہنچا تو خراب موسم کے خدشے کے پیش نظر جہاز کو وہاں پر روک لیا گیا۔ اس بندرگاہ پر جہاز کے مسافروں کو پہلے ناخوشگوار واقعہ کا سامنا کرنا پڑا۔..... ہوائیوں کو ایک مایہ نیر شہری لہروں پر چپکے لکھائی ہوئی آبی اور قریب پتھر پر لٹائی گئی کشتی میں دو افراد سوار تھے وہ فوراً ہی سمندر کے بے پانی میں غوطے کھانے لگے۔ جہاز کے عرشے پر سے نکل کر افراد دو ہناک منظر دیکھ رہے تھے۔ جہاز کے غصے نے فوری طور پر ایک امدادی کشتی سمندر میں اتارنے کی کوشش کی لیکن بعض تکنیکی وجوہ کی بناء پر کشتی کو بروقت سمندر میں نہ اتارا جاسکا اور اس تاخیر کی وجہ سے ایک شخص لہروں کی نذر ہو گیا۔

پلے ماوتھ کی بندرگاہ پر ہی دو اور قابل ذکر واقعات پیش آئے۔ جہاز پر سفر کرنے والے ایک سیاح کے دل میں نہ جانے کیا خیال آیا کہ اس نے فوری طور پر اپنا سفر ملتوی کرنے کا

والے ایک سیاح کے دل میں نہ جانے کیا خیال آیا کہ اس نے فوری طور پر اپنا سفر ملتوی کرنے کا فیصلہ کر لیا۔ اپنے ہمراہیوں کے بہت سمجھانے کے باوجود وہ نہ مانا اور واپس چلا گیا۔ جہاز پر سوار ایک اور نوجوان کو بھی زندگی سے موت کے مسافروں میں سے الگ کر لیا۔ یہ نوجوان اپنے والدین سے ناراض ہو کر آسٹریلیا جا رہا تھا۔ اس کے والدین نے اس کی گمشدگی کے بارے میں "دی ٹائمز" میں اشتہارات دیئے اور اپنے بیٹے سے گھر واپس آنے کی درخواست کی۔ ان اشتہارات کی وجہ سے جہاز کے مسافروں کو لڑکے کے بارے میں پتہ چلا۔ انہوں نے اسے سمجھایا بجھایا اور منت ساجت کر کے اس کو سفر ترک کرنے پر رضامند کر لیا۔ بعد میں ایک ڈسے وارٹھس کی وساطت سے اس نوجوان کو اس کے گھر روانہ کر دیا گیا۔

جب جہاز "پلے ماؤتھ" کی بندرگاہ سے اپنے جان لیوا سفر پر روانہ ہوا تو اس پر تقریباً ۲۵۲ افراد سوار تھے۔ ان میں سے ۱۸۹ افراد غلے کے تھے اور ۱۶۳ مسافر تھے۔ جب "لندن" بندرگاہ سے روانہ ہوا تو موسم تقریباً سکون تھا لیکن جس وقت جہاز کھلے سمندر میں پہنچا، موسم کے تبدیل ہونے لگے۔ جلد ہی جہاز کو تیز ہوا اور ہر لحظہ بلند ہوتی ہوئی لہروں نے گھیر لیا۔ بہرحال حالات کچھ ایسے خراب نہیں تھے کہ جہاز کی واپسی کے بارے میں سوچا جاتا۔ جہاز مخصوص رفتار سے "منزل" کی طرف رواں دواں رہا۔ اگلے روز سنی جنوری کی ۶ تاریخ کو ہوا کا زور قدرے کم ہو گیا۔ اس دن شام کے وقت مسافر اپنے کنبوں میں سے نکلے اور مختلف تقریبات میں حصہ لیا۔ اتوار کی شام سے موسم پھر خراب ہونا شروع ہو گیا، تیز ہوا کے ساتھ بارش کی بوچھڑ بھی شروع ہو گئی۔ اس روز مسافر جہاز کے بڑے کمرے میں جمع ہوئے اور ہاں انہوں نے عبادت میں حصہ لیا۔ منگل کے روز تک ہوا کی شدت میں بے پناہ اضافہ ہو گیا۔ جہاز کے کپتان "مارٹن" نے حکم دیا کہ جہاز پر سے تمام بادبان اتار لیے جائیں اور جہاز کو انگوں کی طاقت سے صرف دونات کی رفتار سے چلایا جائے۔ بادبانوں کے اتارے جانے کے بعد سمندری لہروں نے جہاز کو ابھی شدت سے اچھاننا شروع کر دیا۔ ہر جہنگلو کے ساتھ لہریں جہاز کے اوپر سے ہو کر گزر جاتیں۔

صبح تقریباً سات بجے کے قریب ایک بہت بڑی لہر آئی اور اس نے جہاز پر بندھی ہوئی حفاظتی کشتیوں کو زبردست نقصان پہنچایا۔ اس لہر کی وجہ سے جہاز کا سامنے والا نو کدرا حصہ اتنی قوت سے پانی کے ساتھ ٹکرایا کہ ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا۔ بے پناہ سردی اور گھبر تار بجی میں سمندری وحشی لہریں سارا دن جہاز کی ابھی چادروں سے ٹکراتی رہیں۔ سہ پہر کے وقت جب جہاز کے مسافر چائے پی رہے تھے ایک خوفناک لہر عرشے کے اوپر سے ہوتی ہوئی ہال کمرے میں گھس آئی۔ ہال کمرہ عورتوں اور بچوں سے بھرا ہوا تھا۔ وہ اس ناگہانی آفت سے گھبرا کر چیخ دیکر مارنے لگے اسے میں ایک اور لہر آئی اور اس نے ہال کمرے کی ہر شے کو تہہ و بالا کر کے رکھ دیا۔ انتظامیہ کی طرف سے مسافروں کو فوراً اپنے کمروں میں پہنچنے کی ہدایت کی گئی جبکہ ملاحوں کو حکم دیا گیا کہ وہ ہال کمرے سے باہر نکلنے کی کوشش کریں۔ بدھ کی صبح تک حالات جوں کے توں تھے۔ کپتان مارٹن نے فیصلہ کیا کہ جہاز کو آگے لے جانے کی بجائے "پلے ماؤتھ" واپس لے جایا جائے۔ جب جہاز نے واپسی کا سفر شروع کیا تو تیز تندہو جہاز کے عقب میں ہو گئی اس تہدیل کی وجہ سے جہاز کے اوپر حالات قدرے بہتر ہو گئے۔ غصے کے ارکان نے جہاز کے عرشے پر بکھرے ہوئے ساز سامان کو سمینا شروع کر دیا۔ اسی اثناء میں نہایت کمزوری بلکی دھوپ بھی نکل آئی، مسافروں کے چہروں پر اطمینان کے آثار نظر آئے گئے لیکن یہ اطمینان وقتی تھا۔ جوں جوں دن ڈھلتا گیا موسم بدتر بن کر خراب ہوتا چلا گیا۔ آٹار تیار ہوتے تھے کہ جہاز کو ایک اور طوفانی رات کا سامنا کرنا ہوگا جہاز کے سب سے بڑے مسافر صاف دیکھ رہے تھے کہ جنوب مغرب سے سیاہ بادلوں کا مٹی دل لشکر تیزی سے بڑھ چلا آ رہا ہے۔ لہروں میں ایک دفعہ پھر اضطرابی کیفیت پیدا ہو گئی تھی۔ شام کے ٹھیک چھ بجے جہاز ایک بار پھر طوفان بادوباراں کی زد پر تھا۔ آندھی کے پہلے خوفناک جھکڑوں کے ساتھ ہی جہاز کے درمیانی اور اگلے بادبان پھٹ گئے۔ دو حفاظتی کشتیوں کے رستے ٹوٹ گئے اور وہ لڑھکی ہوئی سمندر میں جا گریں۔ تقریباً رات نو بجے تک طوفان میں بے پناہ شدت پیدا ہو چکی تھی۔ مسافروں میں زبردست اضطراب پایا جاتا تھا کچھ مسافر تو اپنے اپنے

کینوں میں بند ہو کر عبادت میں مصروف ہو گئے تھے لیکن زیادہ تر مسافر ایسے تھے جو ان خوفناک گھڑیوں میں تھما رہے تھے۔ یہ لوگ جہاز کے فٹ اور سیکنڈ کلاس کے ہال کمروں میں جمع تھے اور ایک دوسرے کو تسلی و تسفی دینے کی کوشش کر رہے تھے۔ کپٹن مارٹن نے اندازہ لگایا کہ اگر جہاز کے انجن اسی طرح طوفانی لہروں میں جہاز کو کھینچ رہے تو بہت جلد وہ گرم ہو کر کام کرنا چھوڑ دیں گے۔ کپٹن مارٹن نے عملے کو حکم دیا کہ جہاز کے انجن بند کر دیئے جائیں اور جہاز کو بچے ہوئے ایک بادبان کے ذریعے چلانے کی کوشش کی جائے لیکن اس بادبان نے بھی بہت جلد بے قسمت جہاز کا ساتھ چھوڑ دیا۔ ہوا کے سنڈر و پھیڑوں نے چند ہی لمحوں میں بادبان کو چھینچھوڑ میں تبدیل کر کے رکھ دیا۔ مجبوراً ایک بار پھر جہاز کے انجنوں کو سٹارٹ کیا گیا لیکن اب جہاز کے انجنوں کی کارکردگی بادبان کے بغیر بہت کم رہ گئی تھی۔ چنانچہ فیصلہ کیا گیا کہ آج کی رات جہاز کو انجنوں اور بادبانوں کے بغیر سمندری لہروں پر کھلا چھوڑ دیا جائے لیکن بہت جلد افسروں کو اپنا یہ فیصلہ بھی واپس لینا پڑا۔ انجنوں اور بادبانوں کے بغیر جہاز کی حیثیت موجوں کے درمیان ایک حقیر ٹکے کی سی ہو کر رہ گئی تھی کبھی تو جہاز سمندری گہرائیوں میں اترا ہوا محسوس ہوتا اور کبھی یکدم آسمان کی طرف اُچھل جاتا۔ ہر بار جب جہاز نیچے کی طرف جاتا تو یوں لگتا جیسے شاید اب جہاز کبھی اوپر نہ آ سکے گا لیکن ابھی جہاز کے مسافروں کی قسمت میں چند سانس اور کبھی ہوئی تھیں۔ جہاز کے اندر ہر چیز تھوڑا بالا ہو چکی تھی۔ جہاز کا سامرا سامان بھی لٹکتا ہوا ایک کونے میں سٹ جاتا اور کبھی دوسرے کونے میں۔ ہر بار سامان لٹکتے ہی وجہ سے ایک خوفناک آواز پیدا ہوتی جو مسافروں کے دلوں پر اور بھی ہیبت طاری کر دیتی۔ توانائی کی کمی کے پیش نظر جہاز کی تمام روشنیاں بھی مدھم کر دی گئی تھیں۔ نیم تاریکی کی وجہ سے عورتوں اور بچوں کے خوف و ہراس میں مزید اضافہ ہو گیا تھا۔ رات کے ۱۰ بجے تک جہاز کے ہال کمروں میں تقریباً دو دفن پانی جمع ہو چکا تھا۔ اس وقت تقریباً ساڑھے دس بجے کا عمل تھا جب ایک دیو قامت لہر درمیانی دروازے کو کوڑتی ہوئی انجن روم میں ٹکس آئی۔ سینکڑوں ٹن برقیلا پانی انجن روم میں داخل ہو گیا۔ انجنوں نے فوراً کام کرنا چھوڑ

دیا اور انجن روم کا عملہ بمشکل تمام اپنی جانیں بچا کر نکل سکا۔ اب جہاز کے انجن لوہے کے بے کار ٹکڑوں کی مانند تھے۔ انجنوں کے بند ہو جانے کی وجہ سے جہاز کے اندر سے پانی کی نکاسی کا نظام بھی بے کار ہو چکا تھا۔ جہاز کے اندر پانی کی سطح بلند سے بلند تر ہو رہی تھی اور جہاز آہستہ آہستہ پانی میں ڈوب رہا تھا۔ حالات بہت حوصلہ شکن تھے لیکن امید کا دامن ابھی ہاتھ سے نہیں چھوٹا تھا۔ عملے کے ارکان بالٹیوں اور دستی ٹنگوں کے ذریعے پانی کو کسلل جہاز میں سے باہر نکال رہے تھے۔ جہاز کا ہر مسافر جی جان سے عملے کے ارکان کا ہاتھ بٹا رہا تھا۔

اس وقت رات کا ڈیڑھ بجنا تھا جب کپٹن مارٹن بھاگتا ہوا آیا اور ہجوم سے چلا کر بولا ”ان ٹنگوں اور بالٹیوں کو چھوڑ دو اگر جہاز بچنا چاہتے ہو تو فوراً سٹور روم سے دوسرے بادبان لے کر آؤ۔ تمام لوگ سٹور روم کی طرف بھاگے اور بروقت تمام بادبانوں کو عرصے تک لانے میں کامیاب ہو گئے۔ سب لوگوں نے بڑی جانفشانی کے ساتھ بادبانوں کو کھڑا کیا اور بہت سے لوگ بادبانوں کو سہارا دینے کے لیے کھڑی کے پولوں کے ساتھ چمٹ گئے۔ باقی ماندہ لوگ ایک بار پھر تندی سے پانی نکالنے میں مصروف ہو گئے۔

طوفان کی شدت بڑھتی چلی گئی۔ رات کے پچھلے پہر چار بجے کے قریب پانی کا ایک اور بڑ دست ریلہ جہاز کے اندر داخل ہو گیا۔ کپٹن مارٹن جہاز کے چیف انجینئر کے ساتھ انجن روم کا جائزہ کرنے کے لیے گیا۔ وہاں انجنوں نے دیکھا کہ تقریباً پندرہ فٹ پانی جمع ہو چکا تھا۔ جب کپٹن مارٹن معائنے کے بعد واپس آیا تو لوگوں نے اس کو گھیر لیا اس نے نہایت گھمبیر لہجے میں کہا ”میں آپ کو باؤں کرنا نہیں چاہتا۔۔۔ لیکن ہمارے بچنے کی کوئی امید نہیں رہی۔ اب کوئی مجبورہ ہی ہم کو بچا سکتا ہے۔ جہاز پر اس وقت صرف ایک بڑی کشتی اور تین چھوٹی کشتیاں قاتل استعمال تھیں۔ کپٹن مارٹن کے حکم پر ایک چھوٹی کشتی کو تجرباتی طور پر سمندر میں اتار گیا۔

بالآخر لہروں نے چند لمحوں میں ہی اس ننھی سی کشتی کو بڑبڑ کر لیا۔ جہاز اب کسی بھی لمبے سمندر میں غرق ہو سکتا تھا۔ کپٹن مارٹن کے حکم کے مطابق بڑی کشتی کو سمندر میں اتار گیا۔ اس

بہت سے نقائص کی نشاندہی ہوئی۔ خاص طور پر یہ محسوس کیا گیا کہ جہاز کی بیرونی دیواروں کی اونچائی سطح سمندر سے بہت کم تھی۔ ۲۳۳ افراد ہمیشہ کے لیے سمندر کی گہرائیوں میں کھو گئے لیکن ان کی موت آنے والے لوگوں کو تحفظ کی نئی راہ دکھائی گئی۔ آئندہ جو بھی بحری جہاز تعمیر کیے گئے ان میں اس اندہناک واقعہ کے اسباب کو خاص طور پر مد نظر رکھا گیا۔

اکوتی کشتی میں جن افراد کو جگہ ملی ان کی تعداد ۹۹ تھی، صرف جوان اور صحت مند افراد کو کشتی میں جگہ دی گئی تھی تاکہ وہ کشتی کو بلاخیز موجوں میں زیادہ سے زیادہ دیر تک اٹھنے سے بچا سکیں۔ کشتی کے مسافروں میں تین انجینئر ایک کیڈٹ اور عملے کے بارہ ارکان تھے۔ مسافروں کی تعداد صرف تین تھی۔ کپٹن مارٹن نے کشتی کو الوداع کہتے ہوئے کہا:

”جاؤ..... خدا تمہاری مدد کرے۔“

اور پھر چند ہی لمبے بعد عظیم الشان جہاز ”لندن“ سمندر میں غائب ہونا شروع ہو گیا۔ کشتی پر موجود لوگوں نے دیکھا کہ عرشے کے اوپر سہمے ہوئے لوگ ایک دوسرے کے قریب کھڑے تھے ”گٹناؤں روٹی بروک۔“

سب لوگوں میں ممتاز نظر آ رہا تھا۔ یہ شخص ایک مشہور فلمی اداکار تھا اور اپنی جسمانی طاقت کے حوالے سے ہر جگہ جانا پہچانا جاتا تھا۔ مصیبت کی گھڑی میں اس نے اپنی طاقت کا بھرپور استعمال کیا تھا۔ وہ مسلسل کئی گھنٹے ایک دہائی کے ذریعے پانی جہاز سے باہر پھینکتا رہا تھا۔ اس نے اس وقت تک دم نہیں لیا تھا جب تک اس نے محسوس نہیں کر لیا تھا کہ اب مزید کوشش کرنا قطعی طور پر فضول ہے۔ اس وقت وہ اپنا سر جھکائے اور آنکھیں بند کیے ہوئے عرشے کے ایک کونے میں بیٹھا تھا۔ کوئی آواز بلند نہیں ہوئی..... کوئی چیخ غنائی نہیں۔ سب کچھ طوفان کے ہولناک شور میں دب کر رہ گیا۔ دیکھتے دیکھتے عظیم الشان جہاز سمندر کی تہ میں اتر گیا۔ کشتی پر موجود لوگوں نے دیکھا کہ جہاز ڈوبنے سے جو گرداب پیدا ہوا ہے اس میں ایک اور خفاقی کشتی بھی الجھ کر لے کھا رہی ہے پھر یہ کشتی بھی جہاز کے ساتھ ہی سمندر میں غرق ہو گئی جس جگہ چند طایعے پہلے عظیم الشان ”لندن“ موجود تھا اب وہی موجیں قفس کر رہی تھیں۔

سہمے ہوئے افراد کو لمبے ہوئے یہ کشتی چوبیس گھنٹے تک سمندر کی وسعتوں میں بھٹکتی رہی آخر دوسرے روز اٹلی کے ایک ”مارکوپولس“ نامی جہاز نے ان مسافروں کو سمندر میں سے نکال لیا۔ بچ جانے والے ۱۱۹ افراد کے بھانات کی روشنی میں جو تحقیق کی گئی اس سے جہاز کی بناوٹ میں

جب چار روز پیشتر یہ جہاز سمیٹن سے نیویارک کی طرف روانہ ہوا تھا تو کسی کے دہم و گمان میں بھی نہ تھا کہ یہ طرز کا یہ محفوظ ترین جہاز ایسی ہولناک تباہی سے دوچار ہوگا۔ قابل ذکر بات یہ ہے کہ یہ اس جہاز کا پہلا سفر تھا۔ اس جہاز کو تیار کرتے وقت اس بات کا خاص خیال رکھا گیا تھا کہ جہاز کے ڈوبنے کے امکانات صفر ہو جائیں۔ یہی وجہ تھی کہ اس کو تیار کرنے والے اس کو UNSINKABLE یعنی ”ناقابل غرقابی“ کا خطاب دیتے تھے۔ اس ۸۵۰ فٹ لمبے جہاز میں چودہ منزلیں تھیں جو مکمل طور پر واٹر پروف تھیں۔ جہاز کا پینڈہ دوہری چادر کا بنایا گیا تھا اگر کسی حادثہ کی وجہ سے جہاز کی پہلی چار منزلوں میں پانی بھر بھی جاتا تو بھی جہاز کے ڈوبنے کا کوئی خطرہ نہیں تھا۔ جہاز کے کپتان اریسٹ سمٹھ کو اس بات کا احساس تھا کہ ان کا جہاز اس وقت دنیا کا محفوظ ترین مسافر بردار بحری جہاز ہے۔ یقیناً یہی وجہ تھی جو وہ اپنے جہاز کو برقانی توڑوں سے اُٹے ہوئے سمندر میں بلا خوف و خطر انتہائی تیز رفتاری سے چلائے جا رہا تھا۔ جس جگہ بدقسمت جہاز ٹانگی ٹینک کو حادثہ پیش آیا اس سے صرف آٹھ میل دور ایک اور جہاز ”کیلیفورنیا“ بھی موجود تھا اس جہاز سے عملے نے جب یہ محسوس کیا کہ آگے برفانی توڑوں سے ٹکرا جانے کا خدشہ ہے تو انہوں نے اپنے جہاز کو وہیں پر لنگر انداز کر لیا تھا۔ اس جہاز کے ڈائریکٹر آپریشن ”ٹائی ٹینک“ کو بار بار یہ پیغام بھیجا کہ آگے سمندر میں برفانی توڑوں کی کثرت ہے۔ اس سے احتیاط کی جائے لیکن ”ٹائی ٹینک“ کی انتہا یہی کی طرف سے کوئی جواب موصول نہیں ہوا آخر ”کیلیفورنیا“ کے ایک ”افرو“ ”ٹائی ٹینک“ کی روشنیاں نظر آئیں۔ وہ ان سے کچھ فاصلے پر سے تیزی سے گزر رہا تھا۔ ”کیلیفورنیا“ کے عملے نے موس لائٹ کے ذریعے اسے اپنی طرف متوجہ کرنے کی کوشش کی لیکن وہ کوئی توجہ کیے بغیر تیزی سے خطرناک سمندری حدود میں داخل ہو گیا ... اور آخر وہ قیامت کی گھڑی آن پہنچی۔

اس وقت رات کے ٹھیک گیارہ بج کر چالیس منٹ ہوئے تھے۔ ”ٹائی ٹینک“ نے گمران عمنے میں سے فریڈرک فلیٹ وہ پہلا شخص تھا جس نے جہاز کی طرف تیزی سے بڑھتے

خوفزدہ لوگوں پر سکوتِ مرگ طاری تھا ۔ (ٹائی ٹینک کی تباہی)

سمندر بالکل پرسکون تھا اور آسمان پر کہیں کہیں تارے غمنا رہے تھے۔ یہ ۱۲ اپریل ۱۹۱۲ء کی ایک تاریک رات تھی۔ وائٹ سٹار نامی جہاز راں کپٹی کا ۳۶۳۸ ٹن وزنی جہاز ”ٹائی ٹینک“ اپنے ۲۳۰۰ مسافروں کے ساتھ بحراوقیانوس کے برفیلے پانیوں پر رواں دواں تھا۔ یہ بحراوقیانوس کا ٹٹائی علاقہ تھا۔ اس علاقے میں برف کے بڑے بڑے ٹوٹے سچ آب پر تیرتے رہتے تھے اور بعض اوقات جہازوں کے لیے سخت خطرے کا سبب بن جاتے ہیں حالانکہ یہ اپریل کا مہینہ تھا لیکن چونکہ اس علاقے میں برفانی توڑوں کی بھرمار تھی اس لیے جہاز میں سخت سردی محسوس کی جا رہی تھی۔ مسافر اپنے اپنے کیمپوں میں گرم بستروں کے اندر دیکے ہوئے خواب فرغوش کے مزے لے رہے تھے۔ وہ اسی صحت سے بے خبر تھے جو بحراوقیانوس کی بیخبرستہ گہرائیوں میں بے تابی سے ان کا انتظار کر رہی تھی۔

حادثہ سے کچھ پر پہلے ”ٹائی نیک“ اپنی پوری رفتار یعنی ۲۲۴ ناٹ کے ساتھ سفر کر رہا تھا۔ حالانکہ بہت سے جہازوں کی طرف سے اس کو تنبیہ کی گئی تھی کہ وہ جس علاقے کی طرف بڑھ رہا ہے وہاں اس کو برقی ٹکڑوں سے سخت خطرہ ہے۔ ایک دوسرے جہاز ”سبا“ کی طرف سے بھی ایک ایسا ہی پیغام ”ٹائی نیک“ کو رات کو بیج کر چالیس منٹ پر پہنچایا گیا تھا۔ یہ پیغام ”ٹائی نیک“ کو موصول بھی ہوا تھا لیکن اس بارے میں پیش چل کا کہنا یہ ہے پیغام جہاز کے کام بالا کو بھیجا گیا کہ نہیں۔ اس پیغام کے پہنچنے سے ایک گھنٹہ فوٹر جہاز کا پتہ ان سمجھ غلط سے چند دوسرے ارکان کے ساتھ برقی ٹودوں کے بارے میں تبادلہ خیال کر رہا تھا۔ اس نے غلط کو ہدایت بھی کی تھی کہ وہ ارد گرد کے سمندر پر مرکزی نگاہ رکھیں لیکن بحال اس نے اس بات کو اتنی زیادہ اہمیت نہیں دی تھی کہ وہ جہاز کی طرف سے بھیجا جانے والا وہ آخری پیغام پتہ ان تک پہنچ جاتا تو وہ اپنے حکم پر نظر ثانی کرتے ہوئے جہاز پر کورسے یا اس کی رفتار کم کرنے کے بارے میں سوچتا اور یوں ۱۵۱۳ فیٹی جانوں کو بچایا جا سکتا لیکن ایسا نہیں ہوا اور اپنی رفتار سے آگے بڑھتا رہا پھر سوچنے کی بات یہ ہے کہ جہاز پر سوار ۲۳۰ مسافروں کے لیے صرف ۱۶ بنگا کی کشتیاں کیوں رکھی گئی تھیں۔ اس کا مطلب تھا کہ ۲۳۰ مسافروں میں سے صرف ۱۲۵۰ مسافروں کو بچایا جا سکتا تھا۔ ان سب باتوں کے علاوہ ایک اور سب سے اہم سوال یہ پیدا ہوتا ہے کہ ”کیلیفورنیا“ جہاز جو جائے حادثہ سے صرف اٹھ میل دور کھڑا تھا مدد کے لیے کیوں نہ پہنچ کا جس وقت ”ٹائی نیک“ پر ایک قیامت برپا تھی اور بدقسمت جہاز لہرے لہجہ پانی کی گہرائیوں میں اتر رہا تھا۔ ۶۰۰ ٹن وزنی جہاز ”کیلیفورنیا“ پر سوار تمام افراد جہن کی نیند سو رہے تھے۔ شام کے وقت ”کیلیفورنیا“ کے وائزس آپریٹر نے ”ٹائی نیک“ کو وارننگ بھیجی تھی اور اس کا کہنا ہے کہ اس نے اپنی وارننگ بار بار دہرائی تھی لیکن اس کو کوئی مثبت جواب نہیں مل سکا۔ گیارہ بج کر تیس منٹ پر اس کی ڈیوٹی ختم ہو گئی اور وہ وائزس سیٹ بند کر کے سونے کے لیے چلا گیا۔ اور اس کے صرف دس منٹ بعد ”ٹائی نیک“ کو حادثہ پیش آ گیا۔

ہوئے ایک فک بک یوں برقی ٹودے کو دیکھا۔ وہ ٹیلی فون پر چلایا۔ ”ہوشیار!۔“ سامنے برقی ٹودہ ہے۔“ اور اس کے ساتھ ہی دو گھنٹے اور چالیس منٹ کے عرصے پر محیط وہ دہشت ناک ڈرامہ شروع ہو گیا جو آخر کار جہاز کے ۱۵۱۳ مسافروں کی حسرتناک موت پر ختم ہوا۔

حادثہ کا شکار ہونے والے جہاز ”ٹائی نیک“ کا ایک اعلیٰ افسر گمراؤ کے واقعہ کو یوں بیان کرتا ہے ”میرے جسم کو ایک شدید جھکا لگا اور پھر میں نے محسوس کیا کہ سارے جہاز میں ایک غیر انوس قسم کی تحریر ابھرتی ہے۔ جہاز پر ایک چاک ہی سردی میں سے پناہ اضافہ ہو گیا۔ تب میں نے اپنے سامنے برقی ٹودے کو دیکھا۔ میں اس منظر کو کبھی نہیں بھول سکتا۔ وہ ایک بہت بڑا ٹودہ تھا اور کسی پہاڑ کی طرح جہاز کے سامنے کھڑا تھا۔ مجھ سے اس کا فاصلہ چند فٹ کا تھا۔ میں نے محسوس کیا کہ میں ہاتھ بڑھا کر ٹودے کو چھو سکتا ہوں پھر جہاز میں حرکت پیدا ہوئی اور ٹودہ آہستہ آہستہ جہاز پر سے پرے ہٹا گیا اور پھر تاریکی میں گم ہو گیا۔“ جہاز کو گھٹنے والے شدید جھٹکے کی وجہ سے مسافر ”برا کر اٹھ“ بیٹھے تھے اور اب ہر شخص صورتحال جاننے کے لیے عرشے پر پہنچ گیا تھا۔ لوگ ایک دوسرے سے اس جھٹکے کے بارے میں گفتگو کر رہے تھے اور کسی کو بھی صورتحال کی اصل گتین کا احساس نہیں تھا۔ دراصل ان کے ذہنوں میں یہ بات بیٹھی تھی کہ ”ٹائی نیک“ ایک نہایت محفوظ جہاز ہے اور اس کے ڈوبنے کا کوئی امکان نہیں ہے۔ عرشے پر موجود مسافر بہت تکب اور اہ نظر آ رہے تھے کسی شخص کو معلوم نہیں تھا کہ جہاز کے پینے۔ میں ایک ۳۰۰ فٹ پوز اسوراخ ہو چکا تھا اور اب بحراوقیانوس کا پانی ایک عظیم آبشار کی صورت میں جہاز سے اندر داخل ہو رہا تھا۔ برقی ٹودے کا ٹولیا حصہ جہاز کے پینے سے اس بری طرح سے ٹکرایا تھا کہ پہلی پانچ منزلوں کو ٹوٹا ہوا پچھی منزل تک پہنچا تھا اور اب سمندر کا پانی اپنی تمام تر مش سامانیوں کے ساتھ یکے بعد دیگرے تمام ٹکڑے ٹکڑوں میں بھرتا چلا جا رہا تھا۔ ”ٹائی نیک“ کی تباہی سے بعد جو تحقیق عمل میں آئی ان سے یہ بات ظاہر ہوتی ہے کہ تارکخ کا یہ بدترین حادثہ بہت سی انسانی غلطیوں اور ااپوائیوں سے نتیجے میں ظہور پذیر ہوا۔

حادثہ رونما ہوئے ۲۰ منٹ ہو چکے تھے۔ اب جہاز کے عملے کو حادثے کی شدت کا اندازہ ہو چکا تھا۔ ”ٹائی ٹینک“ کا وائرلیس آپریٹر جان فلیس ریڈر پر بار بار ارد گرد کے جہازوں کو مدد کے لیے پکار رہا تھا۔

”CQD.....CQD“

ان دنوں CQD کا سنگٹل بحری جہاز خطرے کی صورت میں نشر کیا کرتے تھے لیکن اس واقعہ سے چند روز پیشتر ایک بین الاقوامی کانفرنس میں ”CQD“ کی جگہ ”SOS“ کے الفاظ مخصوص کر دیے گئے تھے۔ رات کے بارہ بجے تک آپریٹر ”CQD“ کا سنگٹل نشر کرتا رہا لیکن پھر اس کو غلطی کا احساس ہوا اور یوں تاریخ میں پہلی بار ”SOS“ کا سنگٹل نشر کیا گیا۔ ارد گرد کے سمندر میں موجود تقریباً چھ بحری جہازوں نے اس سنگٹل کو سنا اور تجزی سے ”ٹائی ٹینک“ کی مدد کے لیے روانہ ہو گئے لیکن افسوس ”ٹائی ٹینک“ کے قریب ترین سمندر میں موجود جہازوں نے ڈوبتے ہوئے بدقسمت جہاز کی پکار نہ سنی۔ ان میں سے ایک تو ”کیلیفورنیا“ تھا۔ جس کا آپریٹر وائرلیس بند کرنے کے بعد اب گہری نیند میں تھا اور دوسرا جہاز ”کاروتھیا“ تھا جو اس جگہ سے تقریباً ۶۰ میل دور سمندر میں سفر کر رہا تھا۔ بد قسمتی سے اس کا آپریٹر بھی وائرلیس سیٹ کے پاس موجود نہیں تھا۔ اس آپریٹر کا کہنا ہے کہ:

”جب وہ دوبارہ وائرلیس روم پہنچا تو اس کے ذہن میں خیال آیا کہ ”ٹائی ٹینک“ ان کے نزدیک سمندر میں موجود ہے کیوں نہ اس کو اس کے پہلے سفر پر مبارک باد کا پیغام بھیجا جائے۔ اس وقت کو ساڑھے بارہ کامل تھا۔ جب آپریٹر نے پیغام نشر کرنے کے لیے وائرلیس سیٹ کو کھولا تو جواب میں اسے ایک گھبرائی ہوئی آواز سنائی دی۔

”SOS .. SOS“ ہم پر فانی تو ہے نہ کرا گئے ہیں فوراً مدد کے لیے پہنچو۔“

حادثے کے ۲۵ منٹ بعد یعنی بارہ بج کر پانچ منٹ پر ”ٹائی ٹینک“ کے عملے کو حکام کی طرف سے حفاظتی کشتیاں سمندر میں اتارنے کا حکم ملا۔ اس کے ساتھ ہی جہز سے پہلا اطلاع

راکت چھوڑا گیا۔ یہ راکٹ ارد گرد کے جہازوں کو خطرے سے آگاہ کرنے کے لیے چھوڑے جاتے ہیں۔ اس راکٹ کے چھوٹنے ہی مسافروں کو اس بات کا احساس ہو گیا کہ صورتحال واقعتاً نازک ہے۔ اس سے پیشتر مسافر ہنگامی کشتیوں میں سوار ہونے سے انکسار رہے تھے۔ اب جبکہ ہنگامی حالت کا سب کو یقین ہو گیا تھا ہر شخص نے اپنا جہاز چھوڑ دیا کہ وہ کشتی پر سوار ہو جائے۔ صورتحال کو دیکھتے ہوئے حکام کی طرف سے اعلان کیا گیا:

”عورتیں اور بچے پہلے اس کے علاوہ کوئی بات قابل قبول نہ ہوگی۔“

وائرلیس آپریٹر متواتر سنگٹل نشر کر رہا تھا۔

”SOS.....SOS فوراً مدد کے لیے پہنچو۔“

مدد کے لیے آنے والے جہاز ابھی بہت دور دور تھے لیکن موت کی سردالھیاں لمحہ بہ لمحہ جہاز کو اپنے گلے میں جکڑ رہی تھیں۔ یہ بات ظاہر ہونے لگی تھی کہ جہاز کے زیادہ تر مسافروں کو آنے والی چند گھنٹوں میں اذیت ناک موت کا سامنا کرنا ہوگا۔ اس وقت رات کے دو بجے تھے جب جہاز پر یہ اعلان کیا گیا:

”ہر آدمی جہاں جہاں ہے ایک لمحہ ضائع کیے بغیر جہاز چھوڑ دے۔“

وائرلیس آپریٹر نے بھی یہ پیغام سنا لیکن وہ کسی موم امید کے سہارے متواتر وائرلیس سیٹ کے سامنے موجود رہا۔ وہ اس وقت تک ”SOS“ پکارتا رہا جب تک کہ اس کی آواز بحرا و قیاقوں کے پانیوں میں ڈوب کر نہیں رہ گئی۔ اس رات جہاز کے ساتھ سمندر کی تہہ میں اتر جانے والے ۱۵۱۳ مسافروں میں جہاز کا کپتان، جہاز کا ڈائریکٹر مشہور کرڈ پٹی ایڈیٹر ٹراس، کرٹل جیکب جو کہ بیوی کے ہمراہ اپنی مومن سے واپس آ رہا تھا اور ممتاز صحافی و لکھنؤ شامیل تھا۔

ہنگامی کشتیوں میں جگہ پانے والے خوش قسمت افراد میں سے ۲۳ سالہ مسز ایسلی رچرڈ بھی تھی۔ وہ اپنے دس ماہ کے بچے کو لیے ہوئے امریکہ میں اپنے خاندان کے پاس جا رہی تھی۔ اس نے جہاز ڈوبنے کا منظر اپنی آنکھوں سے دیکھا۔ اس کا کہنا ہے ”میں کشتی میں کھڑی تھی، کشتی کچھ کچھ

بھری ہوئی تھی اور چہرہ چلانے والے اسے جلدی جلدی جہاز سے پرے بھیج رہے تھے۔ رات تاریک تھی اور سمندر کا رخ بست پانی ایک کالی چادر کی طرح نظر آ رہا تھا۔ بے شمار لوگ پانی میں ڈکیاں کھا رہے تھے اور کچھ لوگ ہماری کشتی کے ساتھ لٹک گئے تھے۔ پانی بے انتہا سرد تھا اور وہ لوگ مدد کے لیے چیخ و پکار کر رہے تھے۔ ہم چاہتے تھے کہ انہیں اپنی کشتی پر کھینچ لیں لیکن ہم مجبور تھے۔ کشتی پر تلو دھرنے کی گنجائش باقی نہیں رہی تھی۔ آہستہ آہستہ دور ہوتی ہوئی کشتیوں میں بیٹھے ہوئے مسافر نہایت حسرت سے اپنے ان مسافروں کی طرف دیکھ رہے تھے جو سمندر میں بے بسی سے ہاتھ پاؤں مار رہے تھے۔ جہاز کی تمام روشنیاں جل رہی تھیں اور وہ سمندر کے سیاہ سینے پر ایک بہت بڑے شعلے کی مانند نظر آ رہا تھا۔ جہاز کی ۵۷ فٹ بلند چار چیمپاں بڑے خطرناک انداز میں آگے کی طرف جھکی ہوئی تھیں۔ اس وقت دو بج کر پندرہ منٹ ہوئے تھے جب جہاز آہستہ آہستہ پانی میں غائب ہونے لگا۔ جہاز کا خود کار ساز بنا حالات کی سنگینی سے بے خبر مختلف دھیمیں بجائے چلا جا رہا تھا۔ اب جبکہ جہاز آہستہ آہستہ سمندر کی تہہ میں اتر رہا تھا ایک مذہبی گیت کی دھن فضاؤں میں گونج رہی تھی۔ گیت کے بول تھے ”میرا خدا میرے نزدیک ہے۔“ جہاز کی روشنیوں میں ایک دلچسپ منظر دیکھنے میں آ رہا تھا۔ جہاز کے جو حصے پانی سے باہر تھے ان کے ساتھ مکڑیوں کی طرح لوگ چپے ہوئے تھے۔ ان میں سے کچھ تو اپنا توازن کھو کر نیچے گر رہے تھے اور کچھ خود بخود سمندر میں چھلانگیں لگا رہے تھے۔ ایک ٹھنڈی ہوئی موت ان سب کا مقدر تھی اور وہ اس بات کو جاننے بھی تھے لیکن کچھ لمحوں کے لیے ہی سہی وہ موت سے دور بھاگنا چاہتے تھے۔ ان کی نگاہیں اب بھی کسی مددگار جہاز کی روشنیوں کو ڈھونڈ رہی تھیں۔ ایسلی رچرڈز کا کہنا ہے ”جہاز کی تمام روشنیاں یکے بعد دیگرے پانی کے اندر اترتی چلی گئیں۔ جہاز کا بیڑہ ایک گیت کی دھن بھاجا رہا اور پھر ایک طویل اور بڑھول گونج کے ساتھ پورا جہاز سطح آب کے نیچے چلا گیا۔ بنگالی کشتیاں صبح تک چلتی رہیں۔ حتیٰ کہ بحری جہاز ”کارپتھیما“ ان تک آن پہنچا اور اس نے بچنے والوں میں سے ۵۵ مسافروں کو کشتیوں میں سے نکالا۔

ایسے کا حسرتناک پہلو یہ ہے کہ ”کلیفیورنٹین“ صرف آٹھ میل دور کھڑا رہا لیکن اس کا عملہ حالات کا درست اندازہ نہ لگا سکا۔ جہاز کے کپتان لارڈ نے بعد میں تحقیقات کے دوران بیان میں کہا کہ وہ دور مینوں کے ذریعے ”بائی ٹینک“ پر مکمل نظر رکھے ہوئے تھے۔ جب خطرناک سمندر میں پہنچ کر اس کی روشنیاں ایک جلد رگ گئیں تو انہوں نے ایک بار پھر ”مدرس لائٹ“ کے ذریعے جہاز کے عملے کو متوجہ کرنے کی کوشش کی لیکن ان کی طرف سے کوئی جواب نہ ملا۔ اس کے بعد جب ”بائی ٹینک“ سے راکٹ چھوڑے گئے تو ”کلیفیورنٹین“ پر موجود افسران چونک گئے لیکن پھر انہوں نے اس بات کو نظر انداز کر دیا۔ حیرت کی بات یہ تھی کہ جب جہاز کی روشنیاں نظروں سے اوجھل ہو گئیں تو اس کے باوجود ”کلیفیورنٹین“ کے کپتان لارڈ کو اس کی غفلت اور لاپرواہی کی بنیاد پر مورو الزام ٹھہرایا۔ اس کی سب سے بڑی غلطی یہ تھی کہ وہ ”بنگامی راکٹوں“ کا پینام سمجھنے سے قاصر رہا تھا۔ کپتان لارڈ ۱۹۶۲ء تک زندہ رہا اور تمام عمر اپنی صفائی بیان کرنے کی کوشش کرتا رہا۔ اس حادثے کا ایک حیرت انگیز اور بے اسرار پہلو اور بھی ہے۔ ایک شخص مارگن رابرٹ نے جودہ سال پہلے اس حادثے کی پیش گوئی کر دی تھی۔ اس نے ایک ناول لکھا تھا جس میں اس نے بیان کیا تھا کہ کس طرح ایک جدید قسم کا بحری جہاز اپنے اولین سفر پر ٹھمچھٹیں سے نیویارک روانہ ہوتا ہے۔ کس طرح وہ شمالی اور قیاسوں میں ایک برفانی تودے سے ٹکراتا ہے اور کس طرح اس کا پیڑہ پھٹ جاتا ہے، کیسے وہ ڈوبا جاتا ہے اور کیسے لاکھائی بنگامی کشتیوں کی وجہ سے سینکڑوں افراد قتلہ اصل بن جاتے ہیں۔ اس جہاز کا نام تھا ”بائی ٹینک“

بچے برابر رہنے کے باوجود "یونائیٹڈ" کی ٹیم کا سیلاب ہوگئی۔ "یونائیٹڈ" کے نوجوان کھلاڑی اوپر سے کے سخت میچوں کے بعد بے انتہا تھکے ہوئے تھے لیکن ابھی ان کے لیے آرام کا کوئی موقع نہیں تھا، انہیں آج ہی "بلفراڈ" سے واپس "مانچسٹر" پہنچنا تھا اور ۸ فروری کو لیگ کا ایک اور میچ کھیلنا تھا۔ چنانچہ بلفراڈ میں میچ ختم ہوتے ہی یونائیٹڈ کی ٹیم ایئر پورٹ پر پہنچی اور مانچسٹر کے لیے روانہ ہوگئی جس جہاز پر یہ ٹیم سفر کر رہی تھی وہ "الزٹھین" نام کا ایک چارٹرڈ جہاز تھا اور اس میں کھلاڑیوں کے علاوہ صحافیوں کا ایک گروپ بھی سوار تھا۔

میونخ میں جہاز کے پھرنے کا کوئی پروگرام نہیں تھا لیکن دوران پرواز جہاز کے کپتان کو نجانے کیا خیال آیا کہ اس نے جہاز کو میونخ میں اتارنے کا فیصلہ کر لیا۔ اسے جہاز کی مشینری میں کوئی خرابی واقع ہونے کا اندیشہ گزرا تھا اس لیے وہ سفر سے پہلے کل پروازوں پر ایک نظر ڈالنا چاہتا تھا۔

کھلاڑیوں کو یہ خبر بہت ناگوار گزری وہ بے چارے ایک ہفتے سے گھر کی آرام دہ اور پرسکون ٹینڈ کے لیے ترس رہے تھے اور اب جب خدا خدا کر کے یہ موقع آیا تھا۔ یہی مصیبت کھڑی ہوگئی تھی۔ وہ جانتے تھے کہ ان کے والدین اور عزیز واقارب سخت سڑی میں ہوائی اڈے پر منتظر ہوں گے۔ ان کا ہاتھ مار رہے ہوں گے۔ اس کے علاوہ شائقین بھی اپنے قومی بیروں کا استقبال کرنے کے لیے ہوائی اڈے پر موجود ہوں گے۔ ان سب لوگوں کو اس تاخیر کی وجہ سے بے پناہ کوفت برداشت کرنی پڑے گی۔ مگر اب جہاز کے ٹھیک ہونے کا انتظار تو کرنا ہی تھا۔ تقریباً ایک گھنٹہ بعد ماہرین نے جہاز کو اڈے کے کر دیا۔ تھوڑی دیر بعد اس کی روانگی کا اعلان سنائی دیا۔

کھلاڑیوں اور صحافیوں نے جو بہت دیر سے اس اعلان کے منتظر تھے اطمینان کا سانس لیا اور جلدی جہاز کی طرف لپکے۔ اس وقت ایئر پورٹ پر کئی بجلی دھند چھیلی ہوئی تھی اور برف باری کے آ رہی تھی نظر آ رہے تھے۔ جہاز کے غصے نے مسافروں کو خوش آمدید کہا۔ جہاز دروازے بند

فٹ بال کے اسپرٹارز کو موت نے اُچک لیا

یہ فروری ۱۹۵۸ء کا واقعہ ہے۔ ان دنوں فٹ بال کا یورپین کپ کھیلا جا رہا تھا۔ یہ ٹورنامنٹ "ٹاک آؤٹ" سسٹم کی بنیاد پر ہو رہا تھا۔ ٹورنامنٹ میں ایک اور شرط یہ تھی کہ ہر ٹیم کو دوسری ٹیم کے ساتھ جو دو میچ کھیلنا تھے ان میں سے ایک میچ لازماً حریف ٹیم کے ملک میں جا کر کھیلنا تھا۔

برطانیہ کی ٹیم "یونائیٹڈ" اس ٹورنامنٹ میں نہایت اچھی کارکردگی کا مظاہرہ کر رہی تھی اور ایک لحاظ سے یہ ٹورنامنٹ کی "پسندیدہ ٹیم" شمار ہوتی تھی۔ اس ٹیم میں تقریباً سارے نوجوان کھلاڑی تھے اور زیادہ تر کھلاڑیوں کی عمریں ۲۰ سال سے کم تھیں۔ ۵ فروری کو برطانیہ کی مایہ ناز ٹیم اپنے مشہور مینجر "بس بائی" کے ساتھ "اولڈ ٹریفڈ" سے "بلفراڈ" کے لیے روانہ ہوئی۔ اس سے پیشتر "یونائیٹڈ" کے باہمت کھلاڑی "ریڈ سٹار آف بلفراڈ" کی ٹیم کو اپنی سرزمین پر ایک کے مقابلے میں دو گول سے شکست دے چکے تھے۔ اب دوسرا میچ ان کو مد مقابل ٹیم کے ملک یعنی چیکوسلوواکیہ میں کھیلنا تھا۔ یہ میچ بلفراڈ میں ہوا جو ایک انتہائی سخت مقابلے کے بعد تین گول سے برابر رہا۔ یہ

برف پر گہری لکیریں بننا رہے تھے۔ جہاز فلک آف پوائنٹ سے ایک فرلانگ کے فاصلے پر تھا۔ رفتار تیز ہوئی اور تیز اور تیز لیکن جہاز اوپر اٹھنے کے بجائے گولی کی رفتار سے آگے بڑھتا چلا گیا۔ جہاز اپنی رفتار کے نقطہ عروج پہنچ کر پرواز کرنے میں ناکام ہو گیا تھا اور اب رن وے کے کینچر پر پھنسا ہوا پوری تیزی سے ایئر پورٹ کے آہنی حفاظتی ڈنگے کی طرف بڑھ رہا تھا۔ مسافروں کو صرف ایک جانیہ پہلے علم ہوا کہ ان پر کیا قیامت ٹوٹنے والی ہے۔ سارا جہاز دہشت زدہ چیخوں سے گونج اٹھا۔ جہاز نے حفاظتی ڈنگے کو ٹوڑا اور پوری رفتار کے ساتھ رن وے کے قریب ہی ہوئی ایک عمارت کی طرف بڑھا۔ طیارے کا دایاں پر اس بلڈنگ کے ساتھ ٹکرایا اور اس کے ساتھ ہی طیارہ مکمل طور پر قابو سے باہر ہو گیا۔ وہ ٹھوکی طرح گھومتا ہوا درختوں کے ایک جھنڈ میں گھس گیا اور کئی درختوں سے ٹکرانے کے بعد درختوں میں تقسیم ہو گیا۔ پچھلا حصہ لڑھکتا ہوا دروازہ جاگرا اس حصے میں صحابی سفر کر رہے تھے۔ زیادہ تر صحابی موقع پر ہی ہلاک ہو گئے۔ جہاز کے تیل کی ٹینکی پھٹ گئی اور شعلوں نے جہاز کے شلت حصوں کو اپنی لپیٹ میں لے لیا۔ جہاز کا کپتان بری طرح زخمی ہو چکا تھا اس نے اپنے ڈوہتے ہوئے ذہن کے ساتھ یہ آواز سنی جہاز کا سیکنڈ پائلٹ کیپٹن ”رے منٹ“ چلا رہا تھا ”میرے مسافر کہاں ہیں۔ کیا میرے مسافر میری آواز سن رہے ہیں۔“ اس کے بعد کیپٹن ”رے منٹ“ زید یو۔ فیئر ”ووجرز“ کو سہارے کر تیزی سے آگے بھجوانے والے آلات کی طرف لپکا اور دونوں نے آپ بڑھ پانے کی دوش شروع کر دی۔ شعلے تیزی سے پتروں کے ٹیکوں کی طرف بڑھ رہے تھے، کچھ لوگ جاتا تھا کہ جہاز بھگ سے اڑنے لگا تھا۔ ان دونوں نے چلا کر مسافروں کو خبردار کیا کہ جلد از جلد جہاز چھوڑ دیں جو مسافر فرج گئے تھے اور اپنے ہوش دھواس میں تھے انہوں نے تیزی سے اپنے آپ کو جہاز کے شلت حصوں میں سے نکال اور مخالف سمت میں دوڑ لگا دی۔ کیپٹن ”رے منٹ“ بھی اپنے ساتھی آفیسر کے ساتھ کافی دور تک بھاگتا چلا گیا۔ جب اچانک اس کو جہاز میں چیخنے چلانے کی آواز آئی۔ وہ اپنی پوری ہمت اور قوت کو بروئے کار لاتے ہوئے ایک دفعہ پھر جہاز کی طرف لپکا۔ لمبے میں فٹ بال کا معروف اور برلنیز کھلاڑی ”نانکن

ہوئے اور جہاز ایک فرحت بخش بھگے کے ساتھ حرکت میں آ گیا۔ اس وقت سہ پہر کے ۳۵ بج رہے تھے۔ مسافر وہی دل میں صاب لگا رہے تھے کہ وہ کب تک ناچنے پہنچ سکیں گے۔ رن وے پر ایک چکر مکمل کرنے کے بعد جہاز آہستہ آہستہ تیز ہوا لیکن اس سے پہلے کہ جہاز فلک آف کرتا انجن میں سے ایک غیر مانوس گڑگڑاہٹ کی آواز سنائی دی اور جہاز کی رفتار اچانک دہشی پڑ گئی۔ چند لمحوں کے بعد جہاز ایک دفعہ پھر رن وے پر پکڑا تھا۔

کھلاڑی نہایت براہِ فہم نظر آئے لیکن فیئر ”بس بائی“ نے نہایت قہقہے سے انہیں کنٹرول کیا اور سمجھایا کہ اگر حفاظت اور سلامتی کی خاطر کچھ دیر انتظار کی تکلیف برداشت کرنی جائے تو بہتر نتائج نکلنے ہیں۔ جہاز کے عمل کو کھلاڑیوں کی بے چینگی کو برا احساس تھا۔ انہوں نے جہاز کا ایک دفعہ پھر اڑانے کی کوشش کی لیکن دوسری بار بھی ناکامی ہوئی۔ آخر جہاز کے کپتان نے یہ فیصلہ کیا کہ جہاز کا ایک دفعہ پھر معائنہ کیا جائے۔ مسافر ایک مرتبہ پھر منٹ لٹکائے واپس ایئر پورٹ کی عمارت میں آ بیٹھے لیکن ابھی انہیں بیٹھے چند ہی منٹ ہوئے تھے کہ جہاز کی طرف سے انہیں دوبارہ بلاوا آ گیا اور شاہان میں سے بہت سوں کے لیے موت کا بلاوا تھا۔

تمام کھلاڑی خوشی خوشی جہاز میں سوار ہوئے۔ موسم بہتر تھ کر قاب ہوتا جا رہا تھا۔ جہاز کی کھڑکیوں سے باہر برف گرتی ہوئی صاف نظر آ رہی تھی۔ تمام مسافروں و امیدواروں کو دو دفعہ ناکام رہنے کے بعد اب جہاز یقیناً پرواز کرنے میں کامیاب ہو جائے گا۔ صحن کی اور کھلاڑی بڑے خوشگوار موڈ میں ایک دوسرے سے ہنسی مذاق کر رہے تھے۔ شخص شخص کو معصوم نہیں تھا کہ وہ آہستہ آہستہ موت کے راستے پر بڑھ رہے ہیں۔ اس وقت سہ پہر کے ٹھیک تین بجے تھے۔ بی۔ای۔ اے چارٹر اپنے خول کے اندر برطانیہ کے فٹ بال کلب سے فٹنس سہارا یہ ہونے تیزی سے میونخ ایئر پورٹ کے رن وے پر دوڑ رہا تھا۔ برف کا طوفان جیسے ایک خاص وقت کا مظہر تھا۔ اچانک ہی برف باری کی شدت میں اضافہ ہو گیا تھا اور ایئر پورٹ پر چاروں طرف اندھیرا سا چھا گیا تھا۔ جہاز کے طاقت اور انجن چنگھاتے ہوئے آگے بڑھ رہے تھے اور جہاز کے پیچے رن وے کی

ایڈورڈ“ پھنسا ہوا تھا۔ باہرین کی نظر میں اس کھلاڑی کا مستقبل بہت تاجناک تھا لیکن اس وقت مستقبل کا یہ کھلاڑی جان کنی کے عالم میں مدد کے لیے پکار رہا تھا۔ اس کو بشکل بلبے سے نکال کر ہسپتال پہنچایا گیا۔ وہ شدید زخمی تھا اور اس کے دونوں گردے بری طرح گھائل ہو چکے تھے۔ بعد میں اپنی قوتِ ارادی کے بل بوتے پر وہ ہسپتال میں تین ہفتے تک موت سے نبرد آزما رہا۔ آخر کار وہ یہ طویل جنگ ہار گیا اور موت کی آغوش میں چلا گیا۔ یونائیٹڈ کا باہت منہج اور عظیم کھلاڑی ”اس ہائی“ بھی شدید زخمی ہو چکا تھا۔ اس کے بچنے کے امکانات بہت کم تھے لیکن آخر کار وہ موت کو شکست دینے میں کامیاب ہو گیا۔ اس اندوہناک حادثے کی خبر بہت جلد مانچسٹر پہنچ گئی۔ ہر طرف آہ و بکا کا ایک طوفان مچا ہو گیا۔ ٹورنامنٹ کے تمام ہیچ اسی وقت منسوخ کر دیے گئے۔ ملکہ برطانیہ نے مرنے والے کھلاڑیوں اور صحافیوں کے لواحقین کو فرادفا تعزیت کے پیغامات بھیجے۔ فٹ بال کے عظیم کھلاڑیوں کا سوگ ملک گیر پیمانے پر منایا گیا۔

تحقیقات کے بعد جرمین انکوارٹری کمیشن نے رپورٹ دی کہ اس حادثے میں زمین نیملے کے مینیک حضرات کی کسی کوتاہی کا دخل نہیں تھا۔ جہاز کے پرواز نہ کر سکنے کی اصل وجہ یہ تھی کہ جہاز کے پروں کے اوپر بہت زیادہ برف جم گئی تھی، بہر حال وجہ کچھ بھی ہو۔ اسی حادثے کے نتیجے میں برطانیہ اپنے دس سپرٹ رز سے ہاتھ دھو بیٹھا تھا۔ جبہ تین کھلاڑی ایسے تھے جو محذور ہونے کی بناء پر پھر بھی فٹ بال میں حصہ نہیں لے سکتے۔ عظیم کھلاڑی اپنا آخری ہیل نہیں بچے تھے۔ مستقبل کے چمکتے ہوئے ستاروں کو موت کے تاریک بادل نے سرعام ہڑپ کر لیا تھا۔

ہوا بازوں پر کیا ہیتی؟

نیوزی لینڈ اور آسٹریلیا کو ایک دوسرے سے علیحدہ کرنے والی بارہ سو میل چوڑی سمندری پٹی کو ہوائی راستے سے سب سے پہلے کس نے سر کیا؟ اس مسئلے میں ”فورڈ سمٹھ“ اور ”چارلس المر“ کا نام لیا جاتا ہے۔ قریباً نصف صدی سے ریکارڈ بکس میں یہی لکھا جا رہا ہے اس ریکارڈ کے مطابق ان دونوں حضرات نے ۱۰ ستمبر ۱۹۲۸ء کو چودہ گھنٹوں میں ”ترمان“ کے سمندر کو پار کیا لیکن طویل عرصے سے تسلیم شدہ اس حقیقت کے باوجود نیوزی لینڈ اور آسٹریلیا میں بہت سے لوگ ایسے بھی ہیں جو یہ سمجھتے ہیں کہ فورڈ سمٹھ اور چارلس سے پہلے نیوزی لینڈ کے دو باشندوں نے ”ترمان“ کو پار کیا تھا۔ ہوسٹس نے کس دن ان لوگوں کا دعویٰ سچ ثابت ہو جائے۔ نصف صدی کے سر بستے راز سے پردہ اٹھے اور دنیا کو معلوم ہو کہ ترمان و پار کرنے والے دو ہم جو افراد جارج اور جوبن پر کیا ہیتی۔

یہ ۱۹۲۸ء کے اوائل کی بات ہے۔ دنیا کے دوسرے حصوں کی طرح نیوزی لینڈ اور آسٹریلیا کے لوگ بھی ہوا بازی کی خبروں میں بے پناہ دلچسپی لے رہے تھے۔ نیوزی لینڈ کے باشندوں میں خاص طور پر بہت اشتیاق پایا جاتا تھا۔ نیوزی لینڈ کے اخباروں میں ہر روز ہوا بازی کے حوالے سے دنیا کے مختلف حصوں کے بارے میں خبریں چھپتی رہتی تھیں۔ مہم جو ہوا باز

انتہائی دشوار گزار ہوائی راستوں کو سر کر کے دور دراز علاقوں تک پہنچ رہے تھے۔ نیوزی لینڈ والوں کی بھی شدید خواہش تھی کہ کوئی ہوائی جہاز وسیع و عریض سمندر پر اڑتا ہو ان کے جزیرے تک پہنچے اور ان کو بھی یہ احساس ہو کہ وہ باقی دنیا سے الگ ٹھیک نہیں ہیں۔ قدرتی طور پر وہ یہ بھی چاہتے تھے کہ اس مہم کو سر کرنے والا ان کے اپنے ملک کا ہی باشندہ ہو۔ آخر جب ۱۹۲۸ء میں سنے سال کی تقریبات اختتام کو پہنچیں تو نیوزی لینڈ کے لوگوں نے یہ خوشخبری سنی کہ ان کا ایک دیرینہ خواب شرمندہ تعبیر ہونے والا ہے۔ نیوزی لینڈ کے دو باشندوں نے اس مہم کو سر کرنے کا بیڑہ اٹھایا ہے۔ پورے ملک میں جوش و خروش کی ہر دوڑ لگی اور لوگ ایک ایک دن گننے لگے۔

”ترزمان“ کو پار کرنے کا پروگرام تین افراد نے تیار کیا تھا۔ یہ تین افراد ”علاقائی ایئر فورس“ کے ارکان تھے۔ کپٹن جارج بڈی ۳۵ سال تھا، جارج پبلے بری فوج میں خدمات انجام دیتا رہا تھا۔ بعد از ان جنگ کے خاتمے پر اسے فضائی حملے میں شامل کر لیا گیا تھا اسے پرواز کا جنون کی حد تک شوق تھا۔ زمانہ امن کے ایک حادثے میں اسے ناگ سے ہاتھ دھونے پڑے تھے لیکن اس کے باوجود اس کے شوق میں کوئی کمی واقع نہیں ہوئی تھی۔

اس نیم کا دوسرا ممبر کپٹن ٹائٹ تھا۔ پیچھے کے لحاظ سے وہ میٹرولینک تھا۔ تیسرا ممبر جوبن رابرٹ تھا اس کا عہدہ لیفٹیننٹ کا تھا۔ وہ ایک تندرست اور چاق و چوبند نوجوان تھا۔ حال میں ہی اس کی مگنی ہوئی تھی، درغظ یہ شادی ہونے والی تھی۔ وہ بھی پرواز کا شیدائی تھا۔ اسے پرواز میں چیف پائلٹ کا کردار ادا کرنا تھا۔ پرواز سے چند روز پیشتر اس نے اپنے ساتھیوں سے خیال ظاہر کیا کہ انہیں اپنی مہم میں ”سمندری ہوائی جہاز“ استعمال کرنا چاہئے تاکہ اگر طویل سفر کے دوران کسی وجہ سے کرنیش لینڈنگ کی ذرت آئے تو وہ جہاز کو سب سمندر پر اتار سکیں لیکن کافی سوچ بچار کے بعد وہ اس نتیجے پر پہنچے کہ موجودہ حالات میں وہ اس قسم کا جہاز خریدنے کے متحمل نہیں ہو سکتے۔ پروگرام کے مطابق انہوں نے اونچے پروں والا امریکن ”رینا“ جہاز خریدا اور اپنی ضرورت کے مطابق اس میں کچھ تبدیلیاں کر کے اس کا نام ”اونیارد“ رکھا۔ چند ہی دنوں میں وہ

سفر کے لیے تیار ہو چکے تھے۔ انہوں نے ترزمان کو آسٹریلیا سے پار کرنے کا منصوبہ بنایا تھا، وہ چاہتے تھے کہ ان کے ہم وطن ان کی واپسی کا بہتر طور پر نظارہ کر سکیں اور زیادہ لطف اندوز ہوں۔ جہاز کا انجن ۲۰۰ ہارس پاور کا تھا۔ فائونٹیکیاں استعمال کر کے انہوں نے کوئی ۲۰۰ گیلن تیل ذخیرہ کر لیا تھا۔ ان کا اندازہ تھا کہ اگر وہ ۱۰۰۰ میل کی گھنٹی کی رفتار سے پرواز کرتے رہے تو ایک گیلن میں دس میل سے زائد سفر کر سکیں گے۔ ان کا خیال تھا کہ اگر ہوا موافق رہی تو وہ قریباً ۱۹ گھنٹوں میں منزل پر پہنچ جائیں گے۔ دوران سفر وہ کسی بھی ناخوشگوار واقعے کے لیے پوری طرح تیار تھے۔ جہاز میں ہوابند کیمین بنایا گیا تھا تاکہ ہنگامی طور پر سمندر میں اترا جاسکے۔ ربڑ کی کشتی اور فائونڈراک بھی جہاز میں موجود تھی۔

بہر حال ان ظاہری انتظامات کے باوجود جہاز میں کئی ایک بنیادی کسوٹیں موجود نہیں تھیں۔ سب سے پہلی بات تو یہ کہ جہاز میں کنٹرول کا دوہرا نظام نہیں تھا۔ جہاز کے کاک پٹ کی حالت ایسی تھی کہ سفر کے آغاز پر جس کو ایک کنٹرول سنبھالنا تھا آخر تک اس کو آرام کی مہلت نہیں ملتی تھی۔ دراصل کاک پٹ کی ساخت اس طرح کی تھی کہ دوران سفر جگہ تبدیل نہیں کی جاسکتی تھی۔ پرواز سے پہلے زمین پر کی گئی مشقوں میں یہ بات سامنے آئی کہ لیفٹیننٹ جوبن وشرود سے آخر تک جہاز کا کنٹرول سنبھالنا تھا۔ اس کا مطلب تھا کہ باقی دو افراد کا بوجھ فائونڈراک سے تیل کے غیر بڑی خرچ کے سوا کچھ حاصل ہونے والا نہیں تھا۔ اسے فیصلہ کیا کہ کپٹن ٹائٹ اور کپٹن جارج میں سے صرف ایک آدمی پرواز پر جائے۔ سڈنی کے ایک ہوٹل میں دونوں دوستوں نے ٹاس کی اور کپٹن جارج ٹاس جیت گیا۔ اس کے علاوہ جہاز کا مواصلاتی نظام بھی ٹھیک نہیں تھا جس قسم کا ٹرانسمیٹر استعمال کر رہے تھے اس سے مسلسل رابطہ ممکن نہیں تھا۔ یہ ٹرانسمیٹر ہر پندرہ منٹ کے بعد خود کار طور پر ایک سنگل نشر کرتا تھا اگر جہاز کو سنگل نشر کرنے کے بعد حادثہ پیش آ جاتا تو اس کا مطلب تھا پندرہ منٹ تک زمینی میلوں کو کچھ پتا نہ چل سکتا اس طرح جانے حادثہ کا تعین بھی نہایت دشوار ہو جاتا۔

ہے پرواز کی تو لوگوں نے جلیلی کی خبر رکھنے کے لیے ریڈیو کان سے لگالے۔ نیوزی لینڈ کے ریڈیو پیشینوں نے خصوصی نشریات کا اہتمام کیا تھا۔ جونہی سنڈی سے طیارے کے اڑنے کی خبر ملی تو ریڈیو نیوزی لینڈ نے اسے نشر کر دیا۔ لوگوں نے فلک شگاف نعرے لگائے اور "فلگشن" کے رہائشی جوق در جوق اس میدان میں اکٹھے ہونے لگے جہاں جہاز کو انیس گھنٹے کے سفر کے بعد اترنا تھا۔ جہاز کی رہنمائی کے لیے ایک بہت بڑا جھنڈا فلگشن کے جنرل پوسٹ آفس کی عمارت پر جبکہ دوسرا بندرگاہ پر نصب کیا گیا۔ تازہ ترین خبروں کو چھوٹی چھوٹی پرچوں پر چھاپا گیا "اے پرچیاں ملک کے طول و عرض میں گردش کرنے لگیں۔ فلگشن کے میسر نے اعلان کیا کہ کل جہاز کی آمد کے وقت دفتر ہواں اور کارخانوں میں چھٹی کر دی جائے گی۔ جہاز کو فلگشن ریس ورس کے میدان میں اترنا تھا اور یہاں کئی نوبے سے انتظامات کیے جا رہے تھے۔ بعد ازاں اس کی اہم شخص نے بتایا کہ جہاز کے اترتے وقت اس کی رفتار بہت تیز ہو گئی اور رے کے تے وہ کئی فرلانگ تک بھاتا چلا جائے گا۔ اس لیے شائقین و میدان بالکل خالی کر دینا چاہیے۔ اس نئی اطلاع سے وہ لوگ بہت پریشان ہوئے جو جہاز اور اس کے ہوا بازوں کو نزدیک سے دیکھنا چاہتے تھے۔ مقامی انتظامیہ کی بے انتہا کوشش کے بعد جولوگوں نے ایک حد سے زیادہ پیچھے ہٹنے کا اعلان کر دیا۔

جارج اور جوہن صبح ٹھیک دو بج کر چار منٹ پر جہاز میں سوار ہو گئے تھے۔ انڈیو ونیہ دے فریخ بو رہا انہوں نے انجن سٹارٹ کیا اور دو بج چوبیس منٹ پر ان کا جہاز حرکت میں آ گیا۔ اندر دستہ خروس ڈوٹوں نے ہاتھ مل کر انہیں الوداع کہا۔ پرواز کے چند منٹ بعد ساحل سے قریب اندر میل دور جہاز کو ایک بحری جہز کے کپتان نے دیکھا اس نے اطلاع دی کہ جہاز ٹھیک ٹھاک پرواز کر رہا ہے۔ اس نے انجن کی آواز بالکل بھوار ہے۔ جہاز سے نشر ہونے والے سگنل کی آواز پونے نو بجے سنڈی کی ایئر پورٹ پر سنی جاتی رہی۔ قریب پونے بیس نیوزی لینڈ میں ریڈیو سننے والوں کو بتایا گیا کہ سنڈی کی ایئر پورٹ پر سگنل سے جا رہے ہیں سیکن اب ان کی آواز مدہم ہوتی جا رہی ہے۔ کرائسٹ چرچ میں آئب ہوائی جہاز نے ۱۰ بج ۳۳ منٹ پر جہز کے سگنل وصول کیے اور

پرواز کی تیاری بالکل آخری مرحلے میں تھی جب آسٹریلیا کے وزیر اعظم "ایس ایم بروٹس" نے ایک حکم کے ذریعے سمندر پر اترنے والے مخصوص جہازوں کے سوا تمام دوسرے جہازوں پر سمندر کے اندر پچاس میل سے آگے جانے پر پابندی عائد کر دی۔ مقامی حکام نے دونوں ہوا بازوں کو اس پابندی سے آگاہ کیا تو ان کی امیدوں پر اس پر ہلکی۔ اس کے ساتھ ہی پورے نیوزی لینڈ میں مایوسی کی لہر دو گئی۔ آسٹریلیا گورنمنٹ کے بارے میں مختلف افواہیں گردش کرنے لگیں۔ صورتحال کی سنگینی کو دیکھتے ہوئے نیوزی لینڈ کے اس وقت کے وزیر اعظم "جے بی کوئی" نے بذات خود مداخلت کی اور آسٹریلیوی وزیر اعظم سے رابطہ قائم کر کے انہیں بتایا کہ نیوزی لینڈ کے ماہرین خود جہاز کا معائنہ کر چکے ہیں اور ان سب کی منتظر رائے ہے کہ جہاز اور اس کا عملہ پرواز کے لیے بالکل ٹھیک ٹھاک ہے۔ آسٹریلیوی وزیر اعظم نے جہاز کو پرواز کی اجازت دے دی۔ یہ بات دلچسپی سے خالی نہ ہوگی کہ حادثے کے بعد نیوزی لینڈ کے وزیر اعظم نے یہ بیان دیا کہ میں نے ہوا بازوں کو ذاتی طور پر ہتھیار کی بھی کہ ان کا جہاز اتنی طویل پرواز کے قابل نہیں لگتا ہے کہ وزیر اعظم کا بیان درست ہو سکتا ہے۔ انہوں نے اس مہم کی کامیابی پر شک و شبہ کا اظہار کیا ہو لیکن نیوزی لینڈ کے عوام میں جوش و خروش کی لہر دوڑ چکی تھی اس کا سامنا کرنا اتنا آسان نہیں تھا۔ وزیر اعظم نے محسوس کیا ہو کہ اس مہم کی مخالفت کرے وہ خواہ مخواہ اپنی مقبولیت کھو کر

میں گئے۔ شاید ہم پچاس ساٹھ سال پہلے کے اس جوش و خروش کا اندازہ نہ کر سکیں جو نیوزی لینڈ کے عوام میں پایا جاتا تھا۔ بیرونی دنیا سے کسی جہاز کو اس دور دراز جزیرے تک پہنچانا ایک عجوبہ روزگار محض تھا۔ کئی دن پہلے ہی لوگ مضامین علاقوں سے "فلگشن" پہنچانا شروع ہو گئے تھے۔ اخبار "ترزمان" کے موسم کے بارے میں تازہ ترین رپورٹیں چھاپ رہے تھے۔ "ترزمان" کے موسم کے بارے میں ان دنوں بھی پچیس گوی کرنا اتنا آسان نہیں ہے اور آج سے ۵۷ سال پہلے تو یہ بہت مشکل کام تھا۔ یہاں کا موسم گرمگرت کی طرح رنک بدلتا ہے۔ بہر حال جب طیارے نے سنڈی

ہے پھر ایک بحری جہاز کے کپتان کے حوالے سے یہ خبر پھیلی کہ جہاز جنوبی جزیرے کی طرف جاتا دیکھا گیا ہے لیکن جلد ہی یہ جہاز ساحل پر پہنچ گیا اور اس نے کپتان نے اس خبر کی تردید کر دی۔ کچھ لوگوں نے کہا کہ ایک جہاز شعلوں میں لپٹا ہوا زمین پر گرتے دیکھا گیا ہے۔ کچھ لوگوں نے یہ کہانی سنائی کہ گولڈن کے نواح میں ایک جہاز کئی گھنٹے سے مسلسل چکر لگا رہا ہے۔ اس خبر سے یہ اندازہ لگایا کہ کہ شاید جہاز بحری کشتی کا انتظار کر رہا ہے۔ مقامی لوگوں نے ہنگامی طور پر ایک ہموار میدان میں مشعلیں جلا کر اسے زلے کی شکل دے دی..... لیکن جہاز کو نہ اتنا تھا نہ اترا۔

اس وقت رات آدھی سے زیادہ گزر چکی تھی۔ جب انگلینڈ میں کورس میں ہوا بازوں کے منتظر رشتے داروں کے درمیان کھڑی دو شہرہ نے آخری بار اپنی کلائی کی گھڑی کی طرف دیکھا اور ایک سروا بھر کر ساتھ والی عورت سے بولی "اں کا پٹرول ختم ہو چکا ہے۔" یہ حادثہ ہوا بازوں اور ان کے رشتہ داروں پر نہیں گزرا تھا۔ نیوزی لینڈ کے ہر فرد پر گزرا گیا تھا۔ دیکھتے ہی دیکھتے جہاز کی گمشدگی کی خبر نیوزی لینڈ اور نیوزی لینڈ سے باہر ساری دنیا میں پھیل گئی۔ دوسرے روز جب انگلینڈ کے لوگ اپنے روزمرہ کاموں کی طرف روانہ ہوئے تو ان کی آنکھیں بار بار آسمان کی طرف اٹھ رہی تھیں۔... امید نہ داس نہیں چھوڑا تھا وہ نہ حقیقت ان کے مغموم چہروں سے عیاں تھی۔ ۳۶ گھنٹے بعد جہاز کا آسمان پر نظر آنا خارج از امکان تھا۔ نیوزی لینڈ کے پاس ان دنوں چند ہوائی جہاز تھے۔ ایک ہوائی جہاز اور کچھ بحری جہازوں کو تلاش کے کام پر لگا دیا جس مقام سے آخری دفعہ جہاز سے سئل موصول ہوئے تھے وہاں چوبیس گھنٹے تلاش کی گئی تھی۔ چھ حاصل نہ ہوا اور پھر زبردست طوفان باد و باران نے علاقے کو لپیٹ میں لے لیا۔ امدادی کام ترک کرنا پڑا اور جہاز کے سطح سمندر پر موجود ہونے کے تمام امکانات ختم ہو گئے۔ ہوا بازوں کا تیسرا ساتھی نائٹ جو سڈنی میں موجود تھا سب کی توجہ کا مرکز بنا ہوا تھا۔ اس نے خیال ظاہر کیا کہ جہاز بحری اور جوین نے جہاز کو "تارادرا" کے گھنے جنگلیوں میں کہیں اتارا ہے اب وہ پیدل سفر شروع کرنے سے پہلے آرام کر رہے ہوں گے۔ اس امکان کے پیش نظر بے شمار لوگوں نے رضا کارانہ طور پر ٹولیاں کی صورت

دفعے وقفے سے پونے بارہ بجے تک بے گسل اسے ملتے رہے لیکن اس کے بعد خاموشی چھا گئی۔ شام چار بجے انگلینڈ میں کورس میں انسانوں کا ٹھانسیں مارتا ہوا سمندر نظر آ رہا تھا۔ ارد گرد کی پہاڑیاں بھی لوگوں سے بڑھیں صرف ریس کورس کے اندر ۱۱۴۰۰۰ افراد جمع تھے۔ سات بجے کے قریب ایک شخص نے آسمان کی طرف انگلی اٹھائی اور چیخے لگا، جمع میں زبردست ہچکچاہٹ پیدا ہوئی، لوگ اڑ پڑا اٹھا اٹھا کر سفر کی سمت دیکھنے لگے۔ لوگوں کو کچھ نظر نہیں آیا لیکن جوش کی یہ کیفیت تھی کہ وہ مسلسل نعرے لگا رہے تھے اور جھنڈاں بدارہے تھے۔ چند منٹ بعد مجمع پھر خاموش ہو گیا، ہر آنکھ آسمان کی طرف لگی ہوئی تھی۔... آہستہ آہستہ شام کے سائے گہرے ہونے لگے، لوگ بڑے صبر و تحمل سے کھڑے اپنے سپر ہروز کا انتظار کر رہے تھے لیکن ان کا دور در در تک پتا نہیں تھا، ہوا بازوں کے عزیز واقارب خاص طور پر پریشان نظر آ رہے تھے۔ مجمع میں ایک اٹھارہ انیس سال کی خوبصورت لڑکی بار بار اپنے ہاتھ میں پکڑے کاغذ کے ٹکڑے کو دیکھ رہی تھی۔ یہ سڈنی سے آنے والی نیل گرام تھی۔ جوین نے اپنی ہونے والی بیوی کو لکھا تھا "میں پر یقین ہوں کہ ہمارا سفر کامیاب رہے گا میری محبت میں آج رات گھر پہنچ جائوں گا۔"

تاریکی گہری ہوئی مگر لوگ کھسکے کھسکے گئے جنہیں دور جانا تھا وہ سب تدمبول سے جزیرت میں آگئے لیکن ہزاروں لوگ بغیر کچھ کھانے پینے سخت سردی میں رات دس بجے تک بت بنے نماز۔ دس بجے کے بعد جیش ٹریٹون نے لوگوں کو ابھاسے کہ جانا شروع کریں۔ انگلینڈ کا میئر جنرل افریو نے ساتھ ابھی راستے ہی میں تھا کہ ایک خبر آئی کہ جہاز ایک ٹھنڈے پہلے "پانی کا کارکی" سے مقام پر آڑ گیا ہے یہ جگہ دار الحکومت سے چند میل کے فاصلے پر ہے۔ اس اطلاع کے ملتے ہی بے شمار گازیوں نے اپنے زب تہ تبدیل کیے اور "پانی کا کارکی" کی طرف مارچ شروع کر دیا لیکن جلد ہی یہ خبر غلط ثابت ہوئی۔ اس رات بے شمار افواہیں گردش کرتی رہیں اور سرکاری حکام ان افواہوں سے بارے تحقیق کرتے رہے۔ کبھی پتا چلتا کہ جہاز ہنگامی طور پر غلام اوہی میں آڑ گیا ہے۔ اوہی میں ایک شخص یہ اطلاع دے کہ جہاز اوہی میں نہیں بلکہ ایک جنگلی میں آڑا

میں جنگل کو چھاننا شروع کر دیا لیکن یہ کوئی ایسا آسان کام نہیں تھا، جلدی ہم جو افراد صحت ہار گئے۔ سڈنی میں اخباروں کے نمبروں نے یہ خبر پھیلا دی کہ پرواز کامیاب رہی ہے، سینماؤں اور ہوٹلوں میں جب لوگوں کو یہ خبر سنائی گئی تو انہوں نے بڑے جوش طریقے سے اپنے جذبات کا اظہار کیا لیکن جلدی حقیقت حال واضح ہو گئی اور لوگ اس سائے پر افسردہ خاطر نظر آنے لگے۔ ایک سابقہ ہم جوار تجربہ کار ہوا باز سر کیتھ سمٹھ نے نیوزی لینڈ کا سفر اختیار کیا۔ نیوزی لینڈ پہنچ کر اس نے اپنے خیالات کا اظہار کرتے ہوئے کہا ”جارج اور جوہن“ نے حد درجہ لا پرواہی کا ثبوت دیا، نہ صرف یہ کہ ان کا جہاز قابل بھروسہ نہیں تھا بلکہ ان کی اپنی جہانی اور ذہنی حالت بھی پرواز کے وقت انتہائی انتظامات کے سلسلے میں وہ دونوں کئی دنوں سے مسلسل کام کر رہے تھے۔ پرواز کے وقت وہ بچھے پھتیس گھنٹے سے جاگ رہے تھے اور پھر اس بے خوابی کے عالم میں ایک ہی شخص کا مسلسل انہیں جہاز کو کنٹرول کرنا کسی طور پر درست نہیں تھا۔

آہستہ آہستہ ان کی تلاش کامیاب ہو کر دیا گیا۔ نیوزی لینڈ کے لوگوں نے ہوا بازوں کے لواحقین کی امداد کے لیے فنڈز اکٹھے کیے، ان کے نام سے سرسبز اور گلیاں منسوب کی گئیں لیکن اب بھی کچھ لوگ پوچھتے ہیں کہ ہوا بازوں پر کیا یقینی؟ ۱۰ جنوری ۱۹۲۸ء کی شام کے مسافر کس دیرانے میں کھو گئے؟ ”پانی کا کارڈ“ کے ان باشندوں کی گواہی درست ہے جو یہ کہتے ہیں کہ انہوں نے ۱۰ جنوری کی شام جہاز کو اپنے علاقے میں دیکھا تھا تو پھر ریکارڈ کا اندراج درست کرنا ہوگا۔ ”تزمان“ کو سب سے پہلے پارکر نے والوں کے نام بدلا ہوں گے لیکن شاید اس کے لیے کچھ انتظار کرنا پڑے۔ ہو سکتا ہے جنوبی ہادل کی کشمندی کی طرح یہ معہ بھی کسی دن مل ہو جائے۔ بہت ممکن ہے کہ ”پانی کا کارڈ“ کے نواحی جنگلات میں ترقیاتی کاموں کے دوران کسی تباہ شدہ جہاز کا ڈھانچہ ملے یا گئے جنگل میں شکار کھیلتے ہوئے کوئی شکاری نصف صدی قبل کے راز پر سے پردہ اٹھا دے۔

خواتین و حضرات حفاظتی جیکٹیں پہن لیں

وہ جدید طرز کا ایک مضبوط اور نہایت محفوظ جہاز تھا۔ لیکن اس کی خامی کیا تھی؟ شاید اس کی خامی یہ تھی کہ اس کا نام ”دبائن“ تھا۔ جب جہاز کا نام رکھ گیا تو بہت سے لوگوں نے مشورہ دیا کہ یہ نام نہ رکھا جائے۔ دراصل اسی نام کا ایک جہاز ۱۹۵۱ء میں آسٹریلیا کی بندرگاہ ”ڈارون“ کے نزدیک ایک المٹاک حارثے کا شکار ہو چکا تھا۔ لوگوں کا خیال تھا کہ سنے جہز کے لئے ”دبائن“ کا نام ایک برا ٹھکان ثابت ہوگا۔

یہ بات تازہ ہی درست ثابت ہو گئی۔ پنی تیار کرنے مراحل میں دبائن کو کئی مشکلات کا سامنا کرنا پڑا۔ جب جون ۱۹۶۶ء میں جہاز تیار ہو کر یومین سٹیئم شپ کمپنی کے پاس آیا تو وہ کوئی آٹھ مہینے لیٹ تھا یومین سٹیئم کمپنی نے دبائن کو اپنے بحری بیڑے کا پرچم بردار جہاز بنا دیا۔ اس کے ذمے جو کام لگایا گیا وہ مسافروں اور موزوں کاروں کی نقل و حمل کا تھا۔ اسے نیوزی لینڈ کے شمالی اور جنوبی علاقے کے درمیان سفر کرنا تھا۔ جہاز کا پہلا سفر ہی ایک تکنیکی خرابی کی وجہ سے التوا میں پڑ گیا۔ ایک موقع پر اس کا بار برداری میں استعمال ہونے والا دروازہ جام ہو گیا اور ایک دوسرے موقع پر ہوائے ایک تیز بھٹنے نے اسے بندرگاہ کے پلیٹ فارم سے ٹکرا دیا۔ مرنے پر

اس وقت مسافر اپنا سامان وغیرہ باندھ کر اسل پر اترنے کے لیے تیار ہو چکے تھے۔ جب ایک خوفناک گڑگڑاہٹ سنائی دی۔ جہاز پر ایک سخت جھک کا محسوس ہوا اور لوگ چلا جانے لگے۔ دراصل جہاز سطح سمندر کے نیچے چھپی ہوئی بد زمانہ نہ چنن "بیرت" سے ٹکرا چکا تھا۔ یہ نہ چنن بندرگاہ کے مین راستے میں واقع ہے۔ غلطی سن بھی بہت سے ہوئی تھی مگر ہال ہو چکی تھی۔ جہاز چند لمحوں تک نہ چنن کے اوپر ہی رکا رہا۔ چہ اس نے انجنوں نے زور لگایا۔ ہوا جی ب پناہ طاقت کے ساتھ جہاز کو عقب سے دھکیل رہی تھی۔ آخر جہاز نہ چننوں کی گرفت سے نکلنے میں کامیاب ہو گیا لیکن اس زور آزمائی کی قیمت اسے یوں لگانا پڑی کہ جہاز کے انجن قبل ہوئے اور وہ ایک طرف کھجک گیا۔ نہ چنن کے قسم کے مطابق فوری طور پر جہاز کے ننگر پیسکے کے لیکن ہوا بہت تیز تھی۔ ننگر جہاز کو روکنے میں کامیاب نہ ہوئے۔ اس صورتحال میں تھی کہ جہاز اپنے پہلو کی طرف جھکا ہوا آہستہ آہستہ بندگاہ سے پرے جتا رہا تھا اور جہاز کا منہ انہایت پریشان کن صورتحال سے نیننے کے بارے میں سوچ رہا تھا۔ تھوڑی دیر بعد جہاز کے مسافر نو کوہر سے ایک

بہر حال یہ تو چند چھوٹے چھوٹے واقعات تھے۔ آنے والے دنوں میں ۹۸۴۳ اور زونی دنیا کے اس عظیم ترین جہاز نے کافی نیک نامی کمائی۔ اس میں کل ۹۲۱ مسافروں اور ۲۰۰ کاروں کی گنجائش تھی۔ اپنے صاف ستھرے ماحول اچھے کھانا اور عمدہ سروس کی وجہ سے جہاز جلد ہی خاص و عام میں مشہور ہو گیا یہ ۱۹ پرل ۱۹۶۸ء کی بات ہے۔ جہاز لائن کی بندرگاہے ٹکسن جانے کے لیے تیار کر رکھا تھا۔ یہ کہ دو میل کا سفر بنتا تھا۔ سمندر میں چھوٹی چھوٹی لہریں پیدا ہو رہی تھیں۔ دور ہوا بھی کچھ تیز تھی لیکن موسم زیادہ خراب ہونے کے آ جا نظر نہیں آتے تھے۔ محکمہ موسمیات کی پیش گوئی بھی کسی ڈرامائی تبدیلی کا پتہ نہیں دیتی تھی لیکن ایک ڈرامہ آنے والے لمحوں کی وحدن میں پہچا ہوا تھا اور سمندر کی سطح پر اپنے کرداروں کا انتظار کر رہا تھا۔ وہاں کے عرشے پر ۶۱۳ مسافر کھڑے ”لائسن“ کی روشنیوں کو آہستہ آہستہ خود سے دور جاتے دیکھ رہے تھے۔ ۵۰۰ ماں کھڑے رہے یہاں تک کہ روشتیان وحدا نگین۔ کچھ لوگ کھانے کے کمرہ کی طرف چلے گئے۔ کچھ نے بارڈروم کا رخ کیا اور کچھ جو اپنے اہل وعیال کے ساتھ سفر کر رہے تھے۔ اپنے کمرہ میں آئے اور رات گزارنے کا پروگرام بنانا لگے۔ آہستہ آہستہ جہاز پر جمیل پہل کم ہونے لگی۔ تفریحات کا دور ختم ہو چکا تھا۔ زیادہ تر لوگ اپنے کیمپوں میں چر سو پلٹے تھے۔ بسونہ کی تیاری میں مصروف تھے۔ اب صرف جہاز کا عملہ جاگ رہا تھا۔ یہ علحدہ ۱۱۲ افراد پر مشتمل تھا۔ غصے کا سراہہ جہاز کا کپتان ’’ایچ جی براؤنسن‘‘ تھا۔ وہ آج تک بے کاہ کپتان تھا اور بحراقی نوں میں بے شمار سفر کر چکا تھا۔ جون جون رات بھیکتی میں جلی غلی موسم کے تیو، خطرناک ہو تے گئے۔ براؤنسن کنٹرول روم میں موجود تھا اور رسورسز پر مسلسل نظر رکھے ہوئے تھا۔ رات بارہ بجے کے فوراً بعد ہوا کے رخ اور شدت میں تبدیلی ہوئی۔ اب ہوا کی رفتار قریبا نوے میل فی گھنٹہ ہو گئی اور اس کا رخ شمال سے جنوب کی طرف ہو گیا۔ موسم لمحہ بہ لمحہ خراب ہوتا چلا گیا۔ جہاز بری طرح ہچکوکے کھارہا تھا

محسوس ہوا۔ سمندر کا پانی نہایت تیزی سے جہاز کے نچلے حصے میں داخل ہو رہا تھا اور تپ سیکنروں سے یہ پریشان کن اعلان سنائی دیا۔ اناؤنسر نہایت گھبراہٹ کے عالم میں کہہ رہا تھا ”جہاز چھوڑ دیں تمام لوگ فوراً جہاز چھوڑ دیں۔“

اس مرحلے میں ”ہوائی“ کے مسافروں نے جس نظم و ضبط اور ایثار کا مظاہرہ کیا وہ اپنی مثال آپ تھا۔ یہ درست ہے کہ ساحل نزدیک تھا چند سو گز کے فاصلے پر سطح آب سے ابھری ہوئی چٹانیں بھی نظر آ رہی تھیں لیکن ان تک پہنچنا کوئی آسان کام نہیں تھا۔ ہوا بہت تیز تھی اور سمندر پر سرکش لہروں کی صورت میں موت کا جال بچھا ہوا تھا۔ جہاز کا جھکاؤ اب اس قدر زیادہ ہو چکا تھا کہ حقائق کششیں کو سمندر میں اتارنا ممکن نہیں رہا تھا۔ بہر حال حملے نے سروٹو کو کشش سے کچھ بڑی کششیاں سمندر میں اتار دیں۔ ماؤں نے اپنے بچوں کو پکارا خانوادوں نے بیویوں کو لاسہ دیا اور جہاز سے اخلاء کامل شروع ہو گیا، عورتوں اور بچوں کو جھٹکے کے پاس کھڑا کر دیا۔ اس سمت میں جہاز کا کنارہ سطح آب سے صرف چند سو گز اوپر رہ گیا تھا۔ مردوں نے جھونے بچوں کو بازوؤں پر اٹھا کر کششیاں میں کھڑے افراد کے حوالے کر، شروع کر دیا۔

ایک شخص کا کہنا ہے ”اس وقت ہمیں کچھ ہوش نہیں تھی۔ ہم صرف یہ چاہتے تھے کہ زیادہ سے زیادہ بچوں اور عورتوں کو جہاز سے نکال لیں۔ جہاز پر کھڑے افراد عورتوں اور بچوں کو ہاتھوں پر اٹھا کر ہمارے حوالے کر دیتے تھے۔ کبھی کسی کی ٹانگ ہاتھ میں آتی تھی۔ کبھی کسی کا بازو اور کبھی صرف بال“ ایک طرف یہ کام ہو رہا تھا اور دوسری طرف جہاز کے بیشر مسافر اوپر اٹھتے ہوئے حصے میں ہانپنے کی کوشش کر رہے تھے۔ یہ حصہ چونکہ سطح آب سے کافی بلند تھا اس لیے نسبتاً محفوظ نظر آ رہا تھا۔ ان لوگوں کا خیال تھا کہ شاید جہاز کے ڈوبنے سے بیشر بندرگاہ سے مدد پہنچ جائے۔ لیکن پھر اچانک ہی سب کچھ ہو گیا۔ جہاز کا باقی حصہ نہایت تیزی سے سمندر میں غائب ہونے لگا۔ عرشے پر بیٹے ہوئے بے شمار مسافروں نے خوف زدہ نظروں سے ایک دوسرے کی طرف دیکھا پھر کچھ بعد دیگر لوگوں نے سمندر میں پھلانگیں لگانا شروع کر دیں۔ اس موقع پر جرات اور بہت

سہم آتا دکھائی دیا۔ یہ بحری جہازوں کو کھینچنے والا سہم تھا اور پاکستان رابنسن کی بنگالی کال کے جواب میں بھیجا گیا تھا۔ اس کے پیچھے اسی طرح کا ایک اور سہم آ رہا تھا۔ سمندر سخت بھرا ہوا تھا اور امدادی کام میں رکاوٹ پڑ رہی تھی بہر حال ایک سہم نے نیل کی مضبوط ڈوری سے جہاز سے ساتھ تو رابطہ قائم کر لیا لیکن جب جہاز کو کھینچنے کی کوشش کی گئی تو اس طوفانی سمندر میں یہ ڈوری کچا دکھا کا ثابت ہوئی اور ٹوٹ گئی۔ ابھی تک مسافروں نے اس حادثے کو زیادہ سنجیدگی سے نہیں لیا تھا۔ ان کا خیال تھا۔ بندرگاہ قریب ہونے کی وجہ سے خطرے کی کوئی بات نہیں۔ لیکن حقیقت یہ تھی کہ بندرگاہ سے ان کے بچانے کے لیے زیادہ کچھ نہیں کیا جاسکتا تھا۔ وہاں چند ایک چھوٹے جہاز موجود تھے ان میں سے کچھ تو زیر مرمت تھے اور ایک وہ ٹھیک تھے وہ بھی اس طوفانی موسم میں کسی قسم کی گرجوئی ظاہر کرنے سے ہچکچا رہے تھے۔ تھوڑی دیر بعد جہاز کو دوسرا جھکا لگا۔ یہ جھکا پہلے سے زیادہ شدید تھا۔ جہاز ایک بار پھر چٹانوں سے ٹکرایا۔ اس ٹکر کے ساتھ ہی جہاز پر خطرے سے آگاہ کرنے والی گھنٹیاں بجنے لگیں اور لاؤڈ سپیکروں سے مسافروں کو دیکھ کر کہنے کے لیے کہا جانے لگا۔ مسافروں کے چہروں پر اب خوف کی پرچھائیاں لہر ا رہی تھیں لیکن کسی قسم کی بے چینی کے آثار نظر نہیں آتے تھے۔ شاید اس کی ایک وجہ یہ تھی کہ چند سو گز کے فاصلے پر ساحل نظر آ رہا تھا اور مسافروں کو ایک نفسیاتی فہم کا سہارا میسر تھا۔ اب دن کا کافی چڑھ آ رہا تھا اور مردی چٹانوں پر لوگ تپتے ہوئے تھے وہ دیکھ رہے تھے کہ جہاز خوفناک انداز سے دائیں چپلوں پر جھکا ہوا ہے اور اس نے جھکاؤ میں بتدریج اضافہ ہو رہا ہے لیکن وہ کچھ نہیں کر سکتے تھے۔

اس وقت جہاز میں قریباً ۲۰۰ مسافر کابریں موجود تھیں۔ جب جہاز کا جھکاؤ زیادہ ہو گیا تو یہ ۲۰۰ کابریں بشور دوسرے سامان کے ساتھ جھکاؤ والے ریش پر پھسل گئیں۔ جہاز کا توازن مزید مجزب گیا اور اس کے جھکاؤ میں اور تیزی آ گئی۔ اور پھر اچانک جیسے ایک جھٹکے کے ساتھ جہاز کا جھکاؤ تشویشناک حد تک بڑھ گیا۔ اس کے ساتھ ہی جہاز کے بیشر چپنے لگے۔ حقیقی جھٹکیں پہنیں لیں تو مسافر حقیقی جھٹکیں پہنیں لیں۔ قریب دو منٹ کے وقفے کے بعد جہاز میں ایک دھچکا

کے کئی یادگار مظاہرے دیکھنے میں آئے۔ جہاز کے ملاحوں نے کئی ایک نامعلوم بچوں کی جانیں بچائیں۔ ملاحوں کے انچارج نے دو چھوٹے بچوں کو اپنی بظلوں میں دبا کر چھٹا تک لگاؤی۔ وہ خود زخمی ہو گیا لیکن اس نے انتہائی قوت برداشت کا مظاہرہ کیا اور اس وقت تک تیرتا رہا جب تک ایک حفاظتی کشتی نے اسے اور اس کے ”مسافروں“ کو بچائیں لیا۔ ایک عورت نے بھی اسی قسم کا بہادرانہ کارنامہ انجام دیا۔ اس نے دو چھوٹے بچوں کو پانی میں سہارا دیا اور پندرہ منٹ تک سرکش لہروں سے جگ کرتی رہی۔ جس وقت ان تینوں کو بحال پانی سے نکالا گیا ان کے جسم نیلے پڑ چکے تھے اور وہ ڈوبنے کے قریب تھے۔

اس اثنا میں ساحل سے بہت سی چھوٹی بڑی کشتیاں اور لائیں جائے حادثہ کی طرف روانہ ہو چکی تھیں۔ وہاں کی طرز کا ایک دوسرا جہاز ”آرموانا“ اس وقت بندرگاہ میں برائے مرمت کھڑا تھا۔ اس نے بھی اپنی کچھ حفاظتی کشتیاں جائے حادثہ کی طرف روانہ کر دیں جب یہ کشتیاں موقع پر پہنچیں بے شمار مسافر جان بچانے کے لیے پانی میں ہاتھ پاؤں مار رہے تھے اور وہاں قریباً ڈوبنے ہی والا تھا۔ جوئی ایک حفاظتی کشتی غوطے کھاتے ہوئے کچھ مسافروں کی مدد کے لیے جہاز کے قریب گئی۔ جہاز ایک خوفناک گونج کے ساتھ سمندر میں غائب ہو گیا۔ اس سے ایک بہت بڑی لہر پیدا ہوئی جو کئی مسافروں کے ساتھ حفاظتی کشتی کو بھی برباد کر گئی۔ ایک اور خطہ قلعہ کشتی بھی ایک بڑی ہری زدہ میں آکر اٹ گئی۔ اس کشتی کے عین کو ایک دوسری کشتی کے ریلے پر یا گیا۔

جو سب سے پہلا مسافر صحیح سلامت ساحل پر پہنچا وہ ایک مرد تھا۔ وہ جائے حادثہ سے تیرتا ہوا یہاں تک پہنچا تھا۔ وہاں پر موجود لوگوں نے جب اس سے حادثے کے بارے میں سوال کیا تو اس نے بلاتامل کہا۔ یہ حادثہ نہیں... یہ تو ایک اچانک قتل تھا... جہاز اتنی تیزی سے ڈوبا کہ کوئی کچھ بھی نہ کر سکا۔ وقفہ وقفے سے مسافر ساحل پر پہنچتے رہے۔ کچھ حفاظتی جہازوں سے چھپے ہوئے کپتان رائسن نے حسب روایت سب سے آخر میں جہاز کو چھوڑا۔ وہ جب ساحل پر پہنچا تو اپنے حواس میں نہیں تھا۔ اس کی نگاہیں ابھی تک تین چار سو گز دور اس مقام پر جمی ہوئی تھیں

جہاں دنیا کا عظیم ترین جہاز کروڑوں ڈالر مالیت کی کاروں سمیت سمندر میں غرق ہو گیا تھا۔ اس حادثے کا توجہ طلب پہلو یہ ہے کہ سمندر کی طغیانی اور کشتیوں کے اُلٹنے جیسے واقعات کے باوجود ڈوبنے کے بعد کوئی انسانی جان ضائع نہیں ہوئی۔ اس حادثے میں کل پچاس افراد جاں بحق ہو گئے۔ اور یہ لوگ تھے نے آخر وقت تک جہاز سے چھپے رہنے کی کوشش کی۔ ماہرین کے مطابق یہ بات ایک معجزے سے کم نہیں کہ ۷۸۳ افراد میں سے ۶۸۳ افراد اپنی جانیں بچانے میں کامیاب ہو گئے۔ زندہ بچنے والوں میں دو تہائی تعداد عورتوں اور بچوں کی تھی۔ اگر اس حادثے کے موقع پر غیر معمولی نظم و ضبط اور ایثار کا مظاہرہ نہ کیا جاتا تو عورتوں اور بچوں کی ایک بڑی تعداد کا ڈوب جانا یقینی تھا۔ پھر بھی یہ حادثہ نیوزی لینڈ کی حالیہ تاریخ کا بدترین بحری حادثہ شمار کیا جاتا ہے۔

ذخیرے نے آگ پکڑ لی اور شعلے آسمان سے باتیں کرنے لگے۔

پڈنگ لین کا علاقہ لندن کے ایک گھجان آباد حصے میں واقع تھا۔ ذرا سی دیر میں آگ کی خبر ہر طرف پھیل گئی اور لوگ سیکڑوں کی تعداد میں آگ کا نظارہ کرنے کے لیے گلیوں میں نکل آئے۔ اس دور میں لندن کے زیادہ تر مکانات کی تعمیر میں لکڑی کا استعمال کیا جاتا تھا۔ شہر کے گھجان آباد علاقوں میں آئے دن آتشزدگی کے چھوٹے چھوٹے واقعات ہوتے رہتے تھے۔ یہی وجہ تھی کہ لوگ بڑے اطمینان سے آگ کے بھڑکتے ہوئے شعلوں کو دیکھ رہے تھے۔ ان کے لیے یہ کوئی نئی بات نہیں تھی۔

آگ کے روز افزوں واقعات کے پیش نظر ایک سال پہلے ہی کنگ چارلس نے شہر کے ”لارڈ میئر“ کو آتشزدگی کے ذمہ دار افراد کے ساتھ سخت سے نپٹنے کا حکم دیا تھا۔ پڈنگ لین چونکہ اس سڑک کے قریب تھی جیولیند برنج کی طرف جاتی تھی اس لیے شہر کے میئر تک یہ خبر صبح ہی صبح پہنچ گئی۔ جب وہ موقع پر پہنچا تو اس نے صورتحال کو دیکھتے ہوئے کسی خاص تشویش کا اظہار نہیں کیا۔ اس کے خیال میں یہ آتشزدگی کا ایک معمولی واقعہ تھا اور اس پر آسانی سے قابو پایا جاسکتا تھا۔ ایک سرکاری افسر ”سیول پی پاٹر“ نے اپنی ۲ تہری کی ڈائری میں لکھا ”صبح سویرے تین بجے کے قریب مجھے ملازم نے جگا دیا۔ اس نے مجھے آگ کے بارے میں اطلاع دی۔ میں نے نائٹ گارڈن پہنچا اور گھر کے پچھلی طرف کھلنے والے دروازے پر پہنچا۔ وہاں سے میں نے دیکھا کہ تفرجنا چار فرماگ سے فاصلے پر آگ سے شعلے بلند ہو رہے تھے۔ میرا خیال تھا کہ آگ ”نارک لین“ کے قریب وجوار میں کہیں لگی ہوئی ہے۔ میں واپس آیا اور دوبارہ بے فکری سے سو گیا۔ دوپہر سے ذرا پہلے ”پی پاٹر“ بیدار ہوا۔ اس نے دیکھا کہ آگ پہلے سے زیادہ پھیل چکی ہے۔ وہ ”دہانت بال“ پہنچا اور وہاں سے متعلقہ افسروں کے ذریعے آگ کی خبر بادشاہ تک پہنچی۔ دوپہر تک بادشاہ کو اس واقعہ کے بارے میں قطعاً کوئی علم نہیں تھا۔ شاید متعلقہ افراد نے بادشاہ کے آرام میں خلل ہونا پسند نہیں کیا کیونکہ اس روز اتوار تھا اور اتوار کے روز بادشاہ سلامت بڑے اجتماع سے آرام فرمایا

لندن کی خوفناک آتشزدگی

جون فرانسز رشاہی باورچی تھا، وہ پانچ سال سے لندن میں کنگ چارلس دوم کے لیے خدمات انجام دے رہا تھا۔ اپنے کام میں وہ خاصی مہارت رکھتا تھا اور روز دیک اس کی شہرت تھی۔

۱۶۶۶ء کی ایک شام سارے دن کے تھا کہ دینے والے کام کے بعد فرانسز نے کچے چلا گیا۔ یہ علاقہ ”پڈنگ لین“ کہلاتا تھا۔ اس کی خواب گاہ باورچی خانے کے اوپر واقع تھی۔ اس نے خواب گاہ میں جا کر موم بتی بجھائی اور ناگہلیں سپار کر خزانے لینے لگا وہ۔ اس بات سے بے خبر تھا کہ نیچے بیکری میں ایک تور کے اندر ابھی تک ایک شعلہ بھڑک رہا تھا۔ شعلہ بھڑکتا گیا اور ۲ ستمبر ۱۶۶۶ء کو صبح دو بجے اس خوفناک آتشزدگی کا آغاز ہو گیا جو بعد ازاں تاریخ کے اوراق میں ”لندن کی عظیم آتشزدگی“ کے نام سے یاد کی گئی۔ بیکری میں بھڑکنے والے شعلے نزدیکی باورچی خانے تک پھیل گئے۔ اس باورچی خانے میں خشک گھاس کا بڑا ذخیرہ پڑا ہوا تھا فوراً ہی اس

رتے تھے۔ ہوسکتا ہے اگر یہ خبر بدقت بادشاہ تک پہنچ جاتی تو فوری اقدام کے ذریعے اعلیٰ حکام آگ پر قابو پا لیتے۔

وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ عام لوگوں کا یہ خیال بالکل غلط ثابت ہوا کہ آگ پر با آسانی قابو پایا جاسکے گا۔ اتوار کی شام تک آگ کے شعلے تیزی سے پھیلنے لگے اور پائے میز تک پہنچ چکے تھے۔ اس علاقے میں مکانات کے اندر عمارتی ککڑی برائڈی اور کوسے کے بڑے بڑے ذخائر موجود تھے۔ اب یہ مکان کیے بعد دیگرے دھماکوں کے ساتھ آگ بکڑ رہے تھے۔ ستم بالائے ستم یہ کہ خشک اور تیز ہوا مشرق سے مغرب کی طرف چلتی شروع ہو گئی۔ اس ہوا کی وجہ سے آگ پر قابو پانے کی تمام کوششیں ناکامی کا شکار ہو گئیں اور آگ تیزی سے مغربی علاقوں کی طرف بڑھنے لگی۔

اتوار کے روز ایک موقع ایسا تھا جب آگ پر قابو پایا جاسکتا تھا لیکن اس قیمتی موقع کو فائر بریگیڈ کے عمائد کی بدینئ نے ضائع کر دیا۔ کچھ لمبی المکارتیوں کے چلتے ہوئے مکانات میں سے قیمتی اثاثے چوری کرنے میں مصروف تھے۔ وہ چاہتے تھے کہ آگ کا سلسلہ کچھ دیر اور جاری رہے۔ یہی وجہ تھی کہ انہوں نے اپنے فرائض سے غفلت برتی اور آگ کو جان بوجھ کر پھیلنے کا موقع دیا۔ آگ لمحہ بہ لمحہ پھیلنے چلی گئی۔ اتوار سے سوموار سو موار سے منتقل تک یہ سلسلہ جاری رہا۔ یہ خوفناک آگ اند من کے طول و عرض میں بدھ کے دن تک تباہی و بربادی پھیلاتی رہی۔ جب بدھ کی شام آگ کے شعلے سرد ہوئے تو اس وقت تک ۱۳۰۰۰ مکانات جل کر خاکستر ہو چکے تھے۔ ۸۰ گھر جاگھر راکھ کا ڈھیر بن چکے تھے اور (۳۰۰) ایکڑ سے زائد علاقہ تھلس کر سیاہ ہو گیا تھا۔ لندن برج پر واقع دو کانون نے بھی آگ بکڑ لی تھی۔ شعلے در پائے میز کے شمالی کنارے تک جا پہنچے تھے اور وہاں بھی جگہ جگہ آگ کی تباہ کاریوں کے آثار نظر آ رہے تھے۔ ”گلڈ ہال رائل ایکیسچینج اور فیئٹل سینٹر کی عمارتیں راکھ کا ڈھیر بن گئی تھیں۔ پال کیتھڈرال کی عمارت میں آگ نے بہت زیادہ تباہی مچائی تھی۔ عجائب گھر کے اندر پتھر کے نادر نمونے آگ کی حدت سے ٹکڑے ٹکڑے ہو گئے۔ پرانے

مقبروں کی چھتیں دھماکوں کے ساتھ اڑ گئیں اور ان کے اندر رکھی ہوئی مصری میاں نظر آنے لگیں۔ عمارت کی چھت جو کسے کی بنی ہوئی تھی پھیل گئی اور پکھلا ہوا سکہ نواحی گلیوں میں بہہ نکلا۔

اس خوفناک آتشزدگی میں حیرت انگیز طور پر کوئی خاص جانی نقصان نہیں ہوا۔ صرف آٹھ افراد کے ہلاک ہونے کی تصدیق ہو سکی۔ شہر کے پاس اپنی جائیں بچا کر بھاگنے کے لیے کافی وقت تھا اور انہوں نے اس وقت سے پورا پورا فائدہ اٹھایا۔ شہر کی سڑکیں ٹریفک کے اثر و حدام سے جام ہو گئیں اور شہر کا مصفا فانی علاقہ پناہ گزینوں کے ایک بہت بڑے کیمپ کی صورت اختیار کر گیا۔ ”پی پائر“ بھی شہر چھوڑنے والے لوگوں میں شامل تھا۔ اس کا گھر بھی مل کر خاکستر ہو گیا تھا۔ اس نے اپنی دائری میں آگے جا کر لکھا ہے کہ شہر کے اندر تپش اس قدر زیادہ تھی کہ ہوا کا جھوک بھی آگ کا شعلہ معلوم ہوتا تھا۔ چاروں طرف سے ظالم اور خونی شعلوں کی زبائیں بھاگتے ہوئے لوگوں کو چاٹنے کی کوشش کر رہی تھیں۔ آسمان پر دھوئیں کے گہرے بادل چھائے ہوئے تھے اگر کسی وقت سورج ان بادلوں کی اوٹ میں سے جھانکتا تھا تو یوں لگتا تھا جیسے اس نے اپنے چہرے پر خون مل رکھا ہو۔

بدھ کی رات تک آگ پر تقریباً قابو پایا گیا تھا۔ اس کامیابی میں بادشاہ کی کوششوں کا بھی کئی کچھ ہاتھ تھا۔ بادشاہ نے اس معاملے میں پوری سنجیدگی سے ذاتی توجہ دی۔ اس نے آگ بجھانے والے گروپوں کو حکم دیا کہ آگ کے پھیلاؤ کو روکنے کے لیے ادردر کی مارتوں کو گرا دیں جائے۔ اس حکم پر آغا ناٹھ نائل گیا اور یوں مارتا شہر علاقے اور شہر کے باقی حصے کے درمیان ایک شعلہ بنادی گئی۔ اس راست اقدام کی وجہ سے آگ رک گئی اور لندن کے سب سے بڑے لوگوں نے اطمینان کا سانس لیا۔ آگ پر قابو پائے جانے کے بعد بھی کئی ہفتوں تک لمبے سلسلے بار اور لندن کی تنگ و تاریک گلیوں پر مہینوں بعد تک آگ بھڑکتی رہی۔

بہر حال فراتر کی نیکری میں بھڑکنے والے اس شعلے نے کچھ بہتر نتائج بھی فراہم کیے۔ وسط لندن کا بے ترتیب اور گنجان تعمیرات سے اٹا ہوا علاقہ ایک ہفتہ میں ہی چھٹیل میدان بن گیا اور

بعد میں اس کو منصوبہ بندی کے تحت بہتر انداز میں تعمیر کیا گیا۔ اس کے علاوہ آگ اور اس سے پیدا شدہ دھوئیں نے ایک جراثیم کش دوا کا کام بھی کیا۔ شہر کے گھٹے ہوئے ماحول سے ان جراثیموں کا خاتمہ ہو گیا جنہوں نے صرف ایک سال پہلے یعنی ۱۶۶۵ء میں لندن شہر کے اندر طاعون کی وبا پھیلا دی تھی اور چند دنوں میں ۱۱۰۰۰۰۰ افراد ہلاک ہو گئے تھے۔

طوفانی رات میں ’کیپٹن‘ پر کیا گزری؟

یہ انیسویں صدی کی ساتویں دہائی کا واقعہ ہے جہاز لوہے کے پہاڑ بھی بننے لگے تھے۔ بحری جہازوں کی تعمیر میں صرف لکڑی استعمال کی جاتی تھی۔ انہی دنوں ایک برطانوی ’پرائمر کیپٹن‘ ’کوپرولڈ‘ نے بالکل نئی طرز کا بحری جہاز ڈیزائن کیا۔ دوسرا جہاز ایک برطانوی فرسے بنا دیا تھا۔ اس جہاز میں خاص بات یہ تھی کہ اس کے اوپر توپیں عرصہ متحرک نہ کیا گیا تھا۔ اس کے متحرک عرشے پر توپیں چونکہ چاروں طرف حرکت کر سکتی تھیں اس لیے نشانہ لینے میں آسانی رہتی تھی۔ کوپرولڈ نے اس جہاز کو دیکھ کر اس کی بناوٹ میں بہت سی خامیوں کی نشاندہی کی تھی۔ ان خامیوں کے فرق کو غماہ کر کے لیے اس نے خود ایک جہاز بنانے کا فیصلہ کیا۔ اس جہاز کا نام کیپٹن رکھا گیا۔ اس پر بھی متحرک توپوں کا عرشہ بنا دیا گیا تھا۔ اس سے فری بورڈ کی چوڑائی صرف نو فٹ تھی۔ اس کے علاوہ اس کی بیرونی دیواروں کی اونچائی بھی خاصی کم تھی۔ اس وقت کے بننے والے بحری جہازوں میں کیپٹن پس جہاز تھا۔ سطح سمندر سے جس کی اونچائی اتنی تھوڑی تھی کچھ

تھوڑی تھی کچھ ماہرین کا خیال تھا کہ یہ جہاز طوفانی سمندر میں سفر کے قابل نہیں ہے۔ اس کے علاوہ جہاز پر جو دو فالتو بادبان نصب تھے ماہرین نے ان پر بھی کافی کٹھنچنی کی تھی۔ کوپرکولر کے کتبے کے مطابق ان بادبانوں کا مقصد جہاز کے توازن کو برقرار رکھنا تھا لیکن ماہرین نے ان بادبانوں کو جہاز پر ایک ”خطرناک بوجھ“ قرار دیا تھا۔

مکمل ہونے کے بعد کیپٹن کو اس کے مد مقابل جہاز کے ساتھ ایک آزمائشی سفر پر روانہ کیا گیا۔ آزمائش کے دوران ”کیپٹن“ نے دوسرے جہاز کے مقابلے میں اس قدر بہتر کارکردگی دکھائی کہ جہاز کی مخالفت میں اٹھنے والی تمام آوازیں دب کر رہ گئیں۔ آخر کار اعلیٰ حکام نے مطمئن ہونے کے بعد ”کیپٹن“ کو ”میڈی ٹرینین“ کے بحری بیڑے میں شامل کر دیا۔ اس بحری بیڑے کے ہمراہ کیپٹن ۶ ستمبر ۱۸۷۰ء کو یٹین کے ساحل سے فوجی مشقوں کے لیے روانہ ہوا۔ ان فوجی مشقوں کا بنیادی مقصد لوہے کے بے ہونے جہازوں کی کارکردگی کا کھلے سمندر میں جائزہ لینا تھا۔ مشقوں کے آغاز میں ہی بحری بیڑے کے کمانڈر ایڈمرل ”مالکن“ نے کیپٹن کو بادبانوں کے ذریعے چلا کر دکھا۔ ایڈمرل ”مالکن“ آزمائش کے دوران کیپٹن کے عرشے پر موجود رہے اور اس کی کارکردگی کا بغور جائزہ لیتے رہے۔ مشق کے اختتام پر جہاز کے کپتان ”برجائن“ نے ایڈمرل ”مالکن“ کو دعوت دی کہ وہ آج کی رات ان کے جہاز پر گزاریں لیکن ایڈمرل نے یہ دعوت قبول نہیں کی اور اپنے جہاز پر واپس آ گئے جب ایڈمرل اپنے جہاز پر واپس پہنچے تو اس وقت تک موسم کافی خراب ہو چکا تھا اور سمندر میں بڑی بڑی لہریں پیدا ہونے لگی تھیں۔ ایڈمرل ”مالکن“ کے کچھ ساتھی افسروں کو یہ کہتے سنا گیا کہ خدا کا شکر ہے وہ اپنے جہاز پر واپس آ گئے ہیں۔ دراصل طوفان شروع ہونے کے ساتھ ہی کیپٹن نے زور زور سے جھک لے کھانے شروع کر دیئے تھے اور سرکش لہریں جہاز کے عرشے تک پہنچی شروع ہو گئی تھیں۔

جہازوں کے ہیرو وینٹر طوفان کی بڑھتی ہوئی شدت کا پتا دے رہے تھے اور یہ محسوس ہونے لگا تھا کہ بحری بیڑے کے تمام جہازوں کو ایک طوفانی رات کا سامنا کرنا پڑے گا۔ تھوڑی دیر

بعد ہوا کی شدت میں خوفناک اضافہ ہو گیا اور نہایت زوردار بارش شروع ہو گئی۔ ایڈمرل ”مالکن“ نے بیڑے کے تمام جہازوں کو بادبان گرانے کا سگنل دیا اور خود دورین کے ذریعے مختلف جہازوں کی صورتحال کا جائزہ لینے لگا۔ تھوڑی دیر بعد طوفان کی شدت میں مزید اضافہ ہو گیا اور موسلا دھار بارش میں جہازوں پر نظر رکھنا ناممکن ہو گیا۔ ایڈمرل ”مالکن“ نے بیڑے کے جہازوں کو سگنل دیا کہ ہوا کی تندی سے محفوظ بننے کے لیے ہوا کے زرخ پر آہستہ آہستہ سفر کرتے رہیں۔ یہ ایک نہایت ہنگامہ خیز رات تھی ساری رات طوفانی لہریں جہازوں کو کھلونوں کی طرح ہچکتی رہیں۔ آخر کار یہ طوفان بلاخبر تھا اور صبح کے آثار نمودار ہوئے۔ بحری بیڑے کے جہازوں کی کشتی کی گئی لیکن سمندر میں گیارہ جہازوں کی جگہیں جہاز تھیں۔ ”کیپٹن“ سطح سمندر پر نظر نہیں آ رہا تھا۔ شروع شروع میں تو اس بات کو اتنی اہمیت نہیں دی گئی اور یہ سوچا گیا کہ ”کیپٹن“ دوسرے جہازوں سے ہٹ کر لنگر انداز ہوا ہو گا لیکن جب دن کی روشنی اچھی پھیل گئی اور اس کے باوجود ”کیپٹن“ کا کوئی سراغ نہیں ملا تو بحری بیڑے کے عملے کو فکر لاحق ہوئی۔ ایڈمرل ”مالکن“ نے حکم دیا کہ بڑے جہاز جس راستے سے آئے ہیں اس راستے پر دوبارہ سفر کریں اور ”کیپٹن“ کو تلاش کریں۔ جہازوں کا واپسی سفر شروع ہوا۔ تھوڑی دیر بعد ہی ”کیپٹن“ کو پیش آنے والے خوفناک حادثے کی نشانیاں ملنی شروع ہو گئیں۔ سب سے پہلے جہاز کے کچھ شہ کٹے تیرتے ہوئے مے پھر ایک ٹوپی ملی جس پر لکھا ہوا تھا ”ایچ ایم ایس کیپٹن“۔ کیپٹن کے کسی کارکن کی ٹوپی تھی۔ اب ہر شخص کو یقین ہو چکا تھا کہ کیپٹن کو ضرور کوئی حادثہ پیش آ چکا ہے۔ ایڈمرل ”مالکن“ نے اس وقت جو رپورٹ لکھی وہ یہ ہے ”میں نے آخری بار کیپٹن ایک بج کر پندرہ منٹ پر دیکھا۔ رات ایک بج کر پندرہ منٹ سے ایک بج کر تیس منٹ تک میں نے مسلسل کیپٹن پر نظر رکھی۔ اس کا سامنے والا بادبان بند تھا اور درمیان والا آدھا بادبان کھلا ہوا تھا۔ اس کے سامنے کی سرخ شئی واضح طور پر دکھائی دے رہی تھی۔ ایک بج کر تیس منٹ کے بعد بارش کی شدت میں بہت اضافہ ہو گیا اور میں جہاز پر نظر نہ رکھ سکا۔ ۲ بج کر ۱۵ منٹ پر ہوا کی شدت میں کوئی کمی واقع نہیں ہوئی لیکن بارش بہر حال ختم نہ تھی۔ آسمان

جہاز کی ایک لالچ نظر آئی۔ یہ لالچ اوپر سے کینوس کے ساتھ دھکی ہوئی تھی اور آہستہ آہستہ ہوا کے رُخ پر کھسک رہی تھی۔ طوفان اور تاریک سمندر میں یہ امید کی واحد روشن کرن تھی۔ میں نے اپنی رہی کسی طاقت کو جمع کیا اور تیرتا ہوا لالچ تک پہنچنے میں کامیاب ہو گیا۔ لالچ کے ساتھ اور بھی کئی افراد چمپے ہوئے تھے۔ تھوڑی دیر بعد ہم کو جہاز کی وہ ڈھانی کشتی نظر آئی جو جہاز کے اُلتے وقت اس کے عرشے سے جدا ہو کر سمندر میں گر گئی تھی۔ یہ کشتی اس وقت سمندر میں اوندھے منہ ہو چکی تھی لیکن تیر رہی تھی۔ ”کپتان“ ”برجائن“ سمیت چھ افراد اس کے ساتھ چمپے ہوئے تھے۔ ان میں سے چار نے کشتی کو چھوڑ دیا اور تیرتے ہوئے لالچ تک پہنچنے میں کامیاب ہو گئے۔ اب کپتان ”برجائن“ اور ”ئے“ نامی ایک ملاح کشتی کے ساتھ رہ گئے تھے۔ اتنے میں ایک بلند لہر آئی اور اس نے لالچ اور کشتی کو ایک دوسرے سے دور ہٹا دیا۔ تھوڑی دیر بعد ”ئے“ نے بھی کشتی کو چھوڑ دیا اور بڑی ہمت سے تیرتا ہوا لالچ تک پہنچ گیا۔ اتنی دیر میں لالچ اور کشتی کا درمیانی فاصلہ مزید بڑھ چکا تھا۔ لالچ کی ٹینکیاں تیل سے خالی تھیں۔ اس لیے انجن سٹارٹ ہونے کا سوال ہی پیدا نہیں ہوتا تھا۔ کپتان ”برجائن“ کو پچانے کے لیے لالچ پر موجود افراد نے لالچ کا کینوس بھاڑ دیا اور لالچ کو چھوؤں کے ذریعے کشتی کی طرف لے جانے کی کوشش کی۔ کافی جدوجہد کے بعد وہ لالچ کو کشتی کے قریب لے جانے میں کامیاب ہو گئے۔ ایک مرتبہ تو لالچ کشتی کے اس قدر قریب پہنچ گیا کہ کچھ افراد نے کپتان کی طرف چپو پھینکنے کی کوشش کی لیکن کپتان ”برجائن“ نے زبردست ایثار کا مظاہرہ کرتے ہوئے انہیں چپو پھینکنے سے منع کر دیا۔ اس نے چلا کر کہا ”خدا کے لیے میری خاطر اپنی زندگیوں کو خطرے میں نہ ڈالو۔۔۔ تمہیں چھوؤں کی سخت ضرورت ہے۔“ اس نے اپنے طور پر تیر کر لالچ تک پہنچنے کی کوشش کی لیکن جو بی بی اس نے کشتی کو چھوڑا کشتی ایک جھٹکے کے ساتھ اس کے سر سے ٹکرائی۔ ایک لمحے میں کپتان ”برجائن“ کی جدوجہد ختم ہو گئی اس نے اپنے ہاتھ ڈھیلے چھوڑ دیے اور گہرے پانیوں میں اتر گیا۔

لالچ پر موجود افراد وہ تھوڑی دیر بعد ایک بڑے جہاز کی روشنیاں دیکھیں۔ یہ ”ان کا

اچانک صاف ہو گیا تھا اور کہیں کہیں ستارے بھی نظر آ رہے تھے۔ کبھی کبھی چاند کی مدہم روشنی سطح سمندر پر پھیل جاتی تھی۔ ”کینٹن“ پہلے والی جگہ پر نظر نہیں آ رہا تھا لیکن کچھ فاصلے پر روشنیاں نظر آ رہی تھیں جن کے بارے میں مجھے یقین تھا کہ وہ ”کینٹن“ کی روشنیاں ہیں۔“

اب ”کینٹن“ کے بارے میں سننے اس پر کیا بنی۔ جب طوفانی بارش اور سرکش موجوں نے بد قسمت جہاز پر یلغار کی اور حالات نہایت سنگین ہو گئے تو کپتان ”برجائن“ نے فوراً بادبان کھولنے کا حکم دیا لیکن اس سے پیشتر کہ بادبان کھولے جاسکتے ”کینٹن“ نے پھرے ہوئے سمندر کے آگے سر ڈال دی۔ ایک دیو قامت لہر آئی اور اس نے جہاز کو اُٹا دیا۔ کپتان ”برجائن“ اور ڈیوٹی پر موجود دوسرے اہلکاروں نے چند لمحوں بعد خود کو کر تک پانی میں ڈوبے ہوئے پایا۔ جہاز ایک طرف کو جھک گیا تھا لیکن ابھی پوری طرح اُٹا نہیں تھا۔ اس بات کی تھوڑی سی امید بھی کٹا کر دیا جہاز دوبارہ سیدھا ہو جائے لیکن طوفانی لہروں کے پے در پے ضربوں نے جہاز کو سیدھا ہونے کا موقع نہیں دیا۔ تقریباً ایک منٹ بعد جہاز پوری طرح اُٹ گیا۔ سرکش لہریں جہاز کے اوپر چڑھ دوڑیں۔ جہاز کی خالی جگہوں میں سمندر کا پانی تیز رفتاری سے داخل ہونے لگا اور ہر طرف سے چیخ و پکار کی آواز بلند ہونا شروع ہو گئیں۔ جہاز کی بھینیاں بگھ گئیں اور انجن ایک آہ بھر کر خاموش ہو گئے۔ جہاز کے نیچے حصوں میں موجود تمام افراد جہاز اُٹنے کے صرف میں سینکڑے ختم ہو گئے۔ زندہ بچ جانے والوں میں سے ”رابرٹ ہرسٹ“ نامی ایک ملاح کا کہنا ہے ”جہاز اُٹنے سے چند لمحوں پیشتر ہی مسئول کے پاس ایک ستون کو تھامے ہوا کھڑا تھا۔ میری کوشش تھی کہ میں جی الہ مکان اپنے حواس کو قابو میں رکھوں۔ جب جہاز سمندر میں اُٹ گیا تو میں بھی دوسرے لوگوں کی طرح سمندر میں گر پڑا۔ پھر میں جہاز کے ساتھ ہی سمندر کی تہ میں بیٹھا چلا گیا۔ کافی نیچے جانے کے بعد میں نے اپنی قوت بچھ کی اور سطح آب پر لانے کے لیے ہاتھ پاؤں چلانے لگا۔ تھوڑی ہی دیر بعد میں سطح سمندر پر تھا۔ مجھے قریب ہی ایک لکڑی تیرتی ہوئی نظر آئی۔ میں نے کئی دفعہ لکڑی پر اپنی گرفت مضبوط کر لی لیکن بھیری ہوئی لہروں نے میری یہ کوشش ناکام بنا دی۔ اتنی دیر میں مجھے

خلیفہ“ نامی جہاز تھا۔ مصیبت زدہ افراد نے بہت جیج ویکار کی لیکن جہاز تک ان کی آواز نہ پہنچ سکی۔ لایچ پر صرف ۱۹ چہو موجود تھے۔ یہ ۱۹ چہو جیج تک بھری ہوئی لہروں کا مقابلہ کرتے رہے اور آخر کار ”کوریوین“ کی بندرگاہ کی روشنیاں دکھائی دیں۔ موت کے سمندر میں گھرے ہوئے قافلے نے ”زندگی“ دریافت کر لی تھی..... دوبارہ زندگی پانے کی خوشی صرف اٹھارہ افراد کے حصے میں آئی تھی۔ جبکہ کپٹن کے پانچ سوا فیئر اور جوان سمندر کی گہرائی میں کھو گئے تھے۔

جب اس جاگہ حادثے کی خبر انگلینڈ پہنچی تو ہر طرف کھرام مچ گیا۔ ”پلے ماؤتھ“ کے علاقے میں گھر گھر مصیبت مانتے بچھڑ گئی۔ پورٹ سی نامی ایک گلی میں ۱۳۰ افراد کی موت کی خبر پہنچی۔

اس حادثے کا ایک پُر اسرار پہلو اور بھی ہے۔ بعد میں جو تحقیقات عمل میں آئیں ان میں زندہ بچنے والے افراد کے بیانات سے ظاہر ہوا کہ کپٹن رات بارہ بجے کے فوراً بعد غرقاب ہو گیا تھا۔ زندہ بچنے والے تمام افراد نے فراد افراد اور اجتماعی طور پر یہی بیان دیا لیکن دوسری طرف ایڈمرل ”ہاکسن“ اور دوسرے اعلیٰ افسروں کا بیان ہے کہ وہ ٹھیک ایک بج کر تیس منٹ تک یعنی جہاز کے غرق ہونے کے ڈیڑھ گھنٹہ بعد تک اسے دیکھتے رہے ہیں۔ آخر کپٹن کی جگہ پر وہ کیا چیز تھی جو انہوں نے دیکھی؟ یہ بات بھی بالکل عجیب ہے کہ کپٹن کی عجیب و غریب ساخت اور نیچی روشنیوں کی وجہ سے کسی دوسرے جہاز پر اس کا دھوکا نہیں ہو سکتا تھا۔... کئی لوگوں کا خیال ہے کہ وہ بدقسمت جہاز کا آسیب تھا جو جہاز ڈوبنے کے ڈیڑھ گھنٹے بعد بھی سب آخ پر نظر آ رہا تھا۔ اس واقعہ کی اگر توجہ نہیں دی جاسکتی تو یہ دیر بھی نہیں کی جاسکتی کیونکہ سمندر کی زندگی ایسے پُر اسرار واقعات سے بھری پڑی ہے۔

میں ڈوب رہا ہوں خدا کیلئے مجھے بچاؤ

لندن سے شائع ہونے والے اخبار ”دی ٹائمز“ کی ۳ ستمبر ۱۸۷۸ء کی اشاعت میں ایک مختصر خبر چھپی۔ یہ خبر دریائے ٹیمز میں دو بحری جہازوں کے ٹکراؤ کے بارے میں تھی۔ برطانوی تاریخ کے اس عظیم ترین اور المناک حادثے کی یہ پہلی خبر تھی جو ”دی ٹائمز“ میں شائع ہوئی تھی۔ ”دی ٹائمز“ کا رپورٹر اس خوفناک حادثے کی شدت سے ابھی پوری طرح آگاہ نہیں تھا۔ دوسرے روز جب اس حادثے کی پوری تفصیلات سامنے آئیں تو نہ صرف برطانیہ بلکہ پوری دنیا کے اخبارات جیج اٹھے۔

یہ واقعہ ۱۸۷۸ء کے موسم گرما میں پیش آیا۔ اس دفعہ برطانیہ میں موسم غیر معمولی طور پر گرم رہا تھا۔ لندن کے گمناخان آدھے علاقے میں لوگ تپتے ہوئے دنوں اور جس زدہ راتوں سے بہت گھبرائے ہوئے تھے۔ یہی وجہ تھی کہ تعطیلات سے دنوں میں لوگ سیر و تفریح کے لیے مضبوطی علاقوں اور دیہاتوں کا رخ کر رہے تھے۔ سیر و تفریح کے لیے استعمال ہونے والے جہاز ان دنوں بے حد مصروف تھے، انہی جہازوں میں ایک جہاز ”پرنسز اراکس“ بھی تھا۔ ”پرنسز اراکس“ ایک نہایت مقبول جہاز تھا اور لندن شیم شپ کمپنی کی ملکیت تھا۔ اس کی لمبائی ۲۱۹ فٹ اور چوڑائی ”فینڈل باکسز“ کے درمیان ۲۰ فٹ تھی۔ وزن ۱۵۸ ٹن تھا اور اس میں زیادہ سے زیادہ ۹۳۶ مسافروں کی گنجائش تھی۔

منگل ۳ ستمبر کا دن جہاز کے کپتان ”گرین سٹیڈ“ کے لیے ایک عام دن تھا، وہ جہاز کے جنگلے کے ساتھ کھڑا جہاز پر سوار ہونے والے بشتے مسکراتے چہروں کو دیکھ رہا تھا۔ ان میں عورتیں

روم میں موجود کپٹن گرین سٹیڈ نے بھی ایک دیوبیکل جہاز کو تیزی سے اپنی جانب بڑھتے ہوئے دیکھ لیا تھا۔ اس نے کنٹرول روم میں موجود اپنے دو آدمیوں کو حکم دیا کہ جہاز کے شیرنگ کو فوراً دائیں جانب گھما جائے اس کا خیال تھا کہ اس طرح جہاز مزید کنارے کی طرف ہو جائے گا اور یوں سامنے سے آتے ہوئے جہاز کو قریب سے لنگھنے کا موقع مل جائے گا لیکن بد قسمتی سے جہاز کو کنٹرول کرنے والے آدمیوں میں سے ایک بالکل نیا تھا۔ ”پرنسز الائنس“ جیسے طویل جہاز کا رخ بھگی طور پر موڑنے کا اسے کوئی تجربہ نہیں تھا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ پانی کے تیز بہاؤ کی وجہ سے جہاز بجائے کنارے کی طرف مڑنے کے دریا کے وسط کی طرف جا شنا شروع ہو گیا۔ اس وقت رات کے ۸ بجے تھے ایک زبردست چاند نے اپنی باقی روشنی دیا ہے میز کے پائل پر پھیلا رکھی تھی۔ جہاز کے اندرونی حصوں میں لوگ خوشیاں منا رہے تھے ناچ رہے تھے گارے تھے اور وہ ۸۹ ٹن وزنی دیوبیکل جہاز ”بیول کاسٹل“ نہایت خطرناک زاویے سے ان کی طرف بڑھ رہا تھا۔ یہ جہاز کو ٹکرنے کے لیے نیوکلیئر بار بار تھا۔ اس دن جہاز کا ”پرنسز الائنس“ سے ٹکرانا ایسے ہی تھا جیسے ایک بھاری ٹرک کسی نازک سپورٹس کار سے ٹکرا جائے۔ ”پرنسز الائنس“ پر موجود عملے کے ارکان پھٹی ہوئی آنکھوں کے ساتھ تیزی سے قریب ہوتے ہوئے جہاز کو دیکھ رہے تھے اچانک کپٹن گرین سٹیڈ اپنے ہاتھوں کا بھجوبوسنا بنا کر چیخا۔ اس کا رخ سامنے والے جہاز کی طرف تھا۔ وہ کہہ رہا تھا ”اے! کس طرف آ رہے ہو؟ ذرا بوش کرو تم کیا کر رہے ہو؟“ لیکن کپٹن کی یہ حرکت بالکل اضطراری تھی۔ بھلا اس کی آواز دوسرے جہاز تک کیسے پہنچ سکتی تھی۔ کپتان اور عملے کی چیخ پکار سے کر بہت سے مسافر صورتحال جاننے کے لیے عرشے کی طرف بھاگ رہے تھے۔ ان ہی لوگوں میں آکسفورڈ سٹریٹ کا ایک کین ”ہنری ریڈ“ بھی تھا۔ اس کی بیوی نے تپتی نگاہوں سے اس کی طرف دیکھتے ہوئے کہا ”ریڈ میرا ہاتھ نہ چھوڑنا۔“

ریڈ نے اپنی بیوی کا ہاتھ مضبوطی سے پکڑ لیا اور عرشے کی طرف بھاگا اور تب ہی ”پرنسز الائنس“ پر قیامت ٹوٹ پڑی۔ ”بیول کاسٹل“ پوری قوت کے ساتھ ”پرنسز الائنس“ کے ساتھ ٹکرایا تھا

بچے جوان اور بوڑھے سب لوگ شامل تھے۔ رنگ برنگے کپڑوں میں ملبوس یہ لوگ بڑے تفریحی لمحات کی امید لے بیٹھے خوشی جہاز میں سوار ہو رہے تھے۔ جہاز کے کینن عرشے اور ہال کمرے بھجوتے گاتے ہوئے بھجم سے کچھ کچھ بھر پھٹے تھے اس وقت عملے کے ارکان کے علاوہ جہاز پر نو سو سے زائد افراد سوار تھے جب ایک طویل مینی بجانے کے بعد جہاز کنارے سے روانہ ہوا تو لوگوں نے ایک بڑے سرست نعرے کے ساتھ اپنے جذبات کا اظہار کیا۔

”پرنسز الائنس“ کو اپنے خوشگوار سفر پر روانہ ہونے تقریباً سات گھنٹے گزر چکے تھے شام ۶ بجے کے قریب جہاز کریوز نیڈ کے علاقے سے گزرا تھا اور اب اپنی منزل یعنی ”اولڈ شینڈیلر“ کے پُر نفاذ مقام کی طرف بڑھ رہا تھا۔ اب صرف ۲۰ میل کا سفر باقی تھا طویل سفر سے جہاز کے مسافر تھک چکے تھے لیکن پھر بھی سب کے سب نہایت خوشگوار موڈ میں تھے۔ جہاز کا بینڈ ڈھنیں کھیر رہا تھا اور جہاز کے مختلف حصوں میں نو جوان جوڑے قہقہے کر رہے تھے بہت سے لوگ ایسے بھی تھے جو اس بنگلے سے ڈرامے کر جہاز کے کناروں کی طرف لکڑی کے بچوں پر بیٹھے تھے اور مختلف جہازوں اور طوفانی کشتیوں کی روشنیوں کو پانی میں آنکھ پھولی کھیلتے دیکھ رہے تھے۔ اس جگہ پر دریائے میز سانپ کی طرح کھلے ہاتھ ہوئے گزرتا ہے۔ ”پرنسز الائنس“ اپنی مخصوص رفتار سے ان موڑوں پر سے گزرا رہا تھا چونکہ وہ دریائے کبھاؤ کے خلاف نہایت اچھے اصول کے مطابق چلتا تھا۔ نہ اسے کسی طرف رہنا پڑتا تھا نہ ایک اس نہ پر پانی کا بہاؤ نہایت کم رہتا تھا۔ لیکن اس اصول کے برخلاف ”پرنسز الائنس“ نے جنوبی کنارے کی طرف سے اپنا سفر جاری رکھا۔ ٹرپ کا ک نامی موڑ کے قریب جہاز کو اچانک پارٹن نامی ایک جہاز اور ایک چھوٹی کشتی کا سامنا کرنا پڑا۔ یہ دونوں جہاز کے قریب سے بغیر رت گزر گئے۔ جہاز کے کپتان گرین سٹیڈ کے لیے یہ ایک بڑے گھرے تھا لیکن نہ جانے کیوں کپتان نے اس کے بارے میں سوچنا گوارا نہیں کیا۔ ٹرپ کا ک پوائنٹ پر دیا جائے بائیں ہاتھ کی طرف ایک خطرناک موڑ ملتا ہے جب جہاز اس موڑ پر پہنچا تو جہاز کے اگلے کنارے پر بیٹھے ہوئے ایک شخص نے چلا کر کہا ”بوشیار سامنے سے جہاز آ رہا ہے۔“ انجن

اور ایک ہی لمبے میں اس نے بدقسمت جہاز کو تفریباً دو ٹکڑے کر کے رکھ دیا تھا۔ جہاز ٹکرنے کے ساتھ ہی مسافروں نے جو چیخ و پکار کی اس کی آواز میز کے کناروں پر دو درویش کی سنگی گئی۔ دریائے نیوز کا سیاہی مائل پانی خوفناک تیزی سے جہاز کے ٹوٹے ہوئے حصوں میں بھرتا شروع ہو گیا۔ ہنری ریڈ نے منعم ارادے کے ساتھ اپنی شریک حیات کا ہاتھ تھام رکھا تھا۔ لوگ بیرونی راستے سے عرش تک پہنچنے کی سرٹوڈ کو کوشش کر رہے تھے۔ اچانک پانی کا ایک تیز ریلا آیا اور اس نے لوگوں کو پھر پیچھے دھکیل دیا۔ اگلے ہی لمحے جہاز کا پچھلا حصہ پانی میں غرق ہو گیا اور لوگ پانی میں غوطے کھانے لگے۔ مردوں سے عورتیں اور عورتوں سے بچے پھڑ گئے تھے لیکن ہنری نے اپنی بیوی کا ہاتھ مضبوطی سے تھام رکھا تھا۔ اچانک ہنری کو پانی پر ایک تختہ تیرتا ہوا نظر آیا اور اس نے اس کو تھام لیا، کچھ دوسرے لوگ بھی اسی طرح مختلف چیزوں سے چپے ہوئے تھے۔ میز کی لہریں انہیں اٹھا اٹھا کر ڈوبتے ہوئے جہاز کی دیواروں سے ٹکراتی تھیں۔

دوسری طرف ”نیول کاسٹل“ پر بھی تصادم سے خوشتر زبردست بھگدڑ مچی۔ کیپٹن ”ہیرن“ نے اپنے جہاز کو روکنے کی پوری کوشش کی لیکن وہ جہاز تصادم سے نہ بچا سکا۔ تصادم کے بعد کیپٹن ”ہیرن“ اپنے ساتھیوں کے ہمراہ بھاگتا ہوا جہاز کے اگلے حصے کی جانب آیا۔ اس نے حکم دیا کہ ڈوبنے والوں کو بچانے کے لیے سمندر میں فوارے گرا دیے جائیں۔ اس کے بعد عیسے کے ارکان، ایک خائفہ کشتی کو سمندر میں اتارنے کی کوشش کرنے لگے جن ڈوبتے ہوئے لوگوں نے جہاز سے نکلنے والے رسوں کو پکڑا، ان میں ہنری بھی شامل تھا۔ اس نے ایک ہاتھ سے اپنی خوفزدہ بیوی کو سہارا دے رکھا تھا اور دوسرے ہاتھ سے رے کو تھام رکھا تھا۔ جہاز پانی کے بہاؤ کے ساتھ ساتھ حادثے کی جگہ سے سرک رہا تھا۔ ہنری ریڈ جہاز کے اوپر کھڑے ہوئے لوگوں کو متوجہ کرنے کے لیے پوری قوت سے چلا رہا تھا لیکن اس کی آواز کسی کے کانوں تک نہیں پہنچ رہی تھی۔ اس کے بازو شل ہو چکے تھے لیکن وہ نہایت ہمت کے ساتھ رے کو تھامے ہوئے تھا اس کے ساتھ والے رے پر ایک عورت لگی ہوئی تھی چند لمبے پہلے اس کا بچہ اس کے ہاتھوں سے سمندر میں گر گیا تھا اور

اب وہ دلدور انداز میں چیخ و پکار کر رہی تھی۔ ہنری ریڈ نے اپنی بیوی کے چہرے کی طرف دیکھا۔ اس کے چہرے پر موت کی زردی کھڑی ہوئی تھی اور اس کی آنکھوں میں ایک التجائی جیسے کبھری ہو ”ریڈ میرا ہاتھ نہ چھوڑنا“ اور ہنری ریڈ نے واقعی آخر وقت تک اس کا ہاتھ نہیں چھوڑا۔ آخر کار قدرت ان پر مہربان ہو گئی۔ ایک چھوٹی سی کشتی ان کی طرف بڑھی اور اس نے رسوں سے لٹکے ہوئے تقریباً تیرہ افراد کو موت و حیات کی نگہبانی سے نکال لیا۔

دھماکے کی خوفناک آواز سن کر کناروں پر کھڑی ہوئی چند کشتیاں جانے حادثہ پر پہنچ چکی تھیں۔ ان کشتیوں کے ملاحوں نے بہت سے مسافروں کو ڈوبنے سے بچا لیا۔ ان ہی ملاحوں میں ”ابراہیم ڈیمس“ بھی شامل تھا۔ اس کا کہنا ہے جب میں نے دھماکے کی آواز سنی تو میں سمجھ گیا کہ دریائے نیوز کی سطح پر کوئی بڑا حادثہ رونما ہو گیا ہے۔ میں نے اپنے ساتھیوں کو ساتھ لیا اور تیزی سے جانے حادثہ پر پہنچا۔ میرے وہاں پہنچنے کے ”پرنسز الائنس“ سب آج پر موجود تھا لیکن پھر دیکھتے ہی دیکھتے وہ پانی میں غرق ہو گیا۔ جس وقت جہاز دریا کی تہ میں اتر رہا تھا، بہت سے لوگوں نے جہاز کے ڈوبا جانے میں سے چھلانگیں لگا کیں، ان چھلانگیں لگانے والوں میں سے چند افراد کو ہم نے ڈوبنے سے بچا لیا۔ ڈیمس کا کہنا ہے ”میرے لیے اس المناک منظر کی کیفیت لفظوں میں بیان کرنا ناممکن ہے۔ دریا کی سطح ڈوبتے ہوئے لوگوں سے اتنی بڑی تھی۔ ہر کوئی چیخ رہا تھا، ہر کوئی فریاد کر رہا تھا، ہر آنکھ میں ایک ہی التجائی اور ہر زبان پر ایک ہی فقرہ تھا ”میں ڈوب رہا ہوں، خدا کے لیے مجھے بچاؤ، خدا کے لیے مجھے بچاؤ۔“ بے کسی کی وجہ سے میری آنکھوں سے آنسو بہہ رہے تھے، میری کشتی صرف بارہ فٹ لمبی تھی اور جتنے افراد میں اس پر بسا تھا تھا میں نے ہٹا رکھے تھے۔ پانی کی سطح کشتی کے کناروں سے تقریباً برابر ہو چکی تھی۔ میں نے ارد گرد کے ماحول سے آنکھیں بند کر لیں اور کشتی کو کھینچتا ہوا بالآخر کنارے تک لے آیا۔“

دوسری طرف جانے حادثہ پر ایک اور واقعہ رونما ہوا۔ تقدیر نے ڈوبنے والوں کے ساتھ ایک اور کھیل کھیل دیا۔ پانی میں غرق ہونے کے تھوڑی دیر بعد ”پرنسز الائنس“ ایک مرتبہ پھر پانی

مستقبل میں اس قسم کے حادثات سے بچنے کے لیے بہت سی تجاویز پیش کی گئیں۔ بہت سے منصوبے بنائے گئے، کچھ پر عمل ہوا اور کچھ پر آج تک نہیں ہوا۔ آہستہ آہستہ سب کچھ ذہنوں سے محو ہو گیا۔ اس حادثے کی ایک یادگار جواب تک باقی ہے، ایک بہت بڑے کراس کی صورت میں ہے۔ یہ کراس ایک بہت بڑی اجتماعی قبر کے اوپر نصب ہے۔ اس قبر میں ان افراد کی لاشیں ہیں جن کی شناخت نہ ہو سکی تھی۔ دریائے میز میں سفر کرتے ہوئے ”دول وچ“ کے مقام پر وہ کراس صاف نظر آتا ہے۔ جب کوئی بچہ اپنے بزرگ سے اس کراس کے بارے میں پوچھتا ہے تو وہ بزرگ ایک ٹھنڈی سانس لیتا ہے اور پھر اس کو ایک دردناک کہانی سنانا پڑتی ہے۔

کی سطح پر ابھر آیا۔ ڈھانچے میں پھنسے ہوئے نیم جان و بد حال مسافر جب دوبارہ سطح آب پر ابھرے تو انہوں نے ایک مرتبہ پھر اپنی زندگی بچانے کی جدوجہد شروع کر دی لیکن جب مقدمہ میں تاریکیاں لکھی جا چکی ہوں تو حالات کی بڑی سے بڑی کروت بھی ان کو نہیں بدل سکتی۔ جہاز کا سامنے والا حصہ آسمان کی طرف اٹھا ہوا تھا۔ مسافر جہاز کے مختلف حصوں کے ساتھ لٹکے ہوئے تھے۔ آخریکے بعد دیگرے وہ دریا میں گرے اور ان کی چیخیں ہمیشہ کے لیے گت کر رہ گئیں۔

کچھ مسافر جو تیرنا جانتے تھے، ہاتھ پاؤں مار تے ہوئے ”بیول کاٹل“ تک پہنچنے میں کامیاب ہو گئے۔ ان مسافروں نے جہاز کی اس آہنی زنجیر کو تمام لیا جس کے ساتھ لنگر بندھا ہوتا ہے۔ ”بیول کاٹل“ کے اوپر کھڑے ہوئے ایک شخص نے لوگوں کو آہنی زنجیر کے ساتھ جٹے ہوئے دکھ لیا۔ اس نے سوچا کہیں یہ نہ ہو کہ کوئی آفسر جہاز کا لنگر گرانے کا حکم دے دے اور زنجیر کے ساتھ لٹکے ہوئے افراد پھر دریا میں ڈوب جائیں لیکن افسوس جب تک وہ شخص کنٹرول روم تک پہنچا، متعلقہ آفسر لنگر گرانے کا حکم دے چکا تھا۔ یہ اس بھیا تک رات کا دوسرا ایہ تھا۔ بے شمار افراد لنگر گرنے کی وجہ سے دریا میں ڈوب کر ہلاک ہو گئے۔ خوفناک تصادم کی خبر جلد ہی ملک کے طول، عرض میں پھیل گئی۔ صبح کے وقت لاشوں کی تلاش کا کام شروع ہوا۔ ایک تجربہ کار غوطہ خور پانی میں اترا۔ اس نے باہر آ کر بتایا کہ ان گنت مسافر جہاز سے ہال کروں کے اندر پھنسے ہوئے ہیں اور بہت سے لوگ راہ اریوں میں ایک دوسرے کے اوپر ڈھیر ہیں۔ تلاش کا کام دو دن تک زور و شور سے جاری رہا۔ کپتان گرین مینڈ سمیت تقریباً ساڑھے پانچ سو لاشیں دریا کے اندر سے نکالی گئیں۔ مجموعی طور پر اس المناک حادثے میں ۶۴۰ افراد ہلاک ہوئے۔ اسنے وسیع پیمانے پر انسانی جانوں کے ضیاع نے دنیا کو چھوڑ کر رکھ دیا۔ بعد میں تحقیقات کا عمل شروع ہوا، دونوں جہاز راں کپتانیوں ایک دوسرے کو قصور وار ٹھہرائی تھیں۔ درحقیقت اس تصادم سے کوئی فریق بھی قطعی طور پر بری الذمہ نہیں تھا۔ بہر حال ”پرنسز الائنس“ کا قصور زیادہ تھا۔ ایک تو وہ غلط سائیڈ پر جا رہا تھا، دوسرے وہ فوری طور پر اپنا رخ موڑنے میں ناکام رہا تھا۔

کارکن بھی ہمارے ساتھ شامل ہو گئے اور ہم جیزی سے آگے بڑھنے لگے جب ہم درمیانی راستے پر پہنچے تو زہر بلی گیس ہمارے پیچھے دھڑوں میں داخل ہونے لگی۔ ہم نے اپنی قمیض منہ پر لپیٹ لیں اور گرتی ہوئی دیواروں اور چھتوں پر سے پھلانگتے ہوئے بھاگتے چلے گئے۔ میں نے سوچا کہ ۲۰ دوسرے کارکن بھی ہمارے پیچھے آرہے ہیں لیکن ایک جگہ مڑ کر دیکھا تو میں نے ان کو غائب پایا۔ خدا جانے وہ کس طرف نکل گئے اور ان کا کیا حشر ہوا۔ گیس لمحہ ب لمحہ گہری ہوتی جا رہی تھی اور ہم اندھیرے میں ٹوٹتے ہوئے آگے بڑھ رہے تھے۔ ایک جگہ پر سرنگ کی چھت سے ایک بہت بڑا تودہ گرا اور اس نے سارا راستہ بالکل مسدود کر دیا۔ ہم تقریباً سرنگ کی گہرائیوں میں ڈھن ہو چکے تھے۔ ہمارے بچنے کی تنہا امید دوسرے فٹ کا ایک سوراخ تھا۔ ہم جانتے تھے کہ اگر یہ سوراخ بھی بند ہو گیا تو پھر باہر کی دنیا سے ہمارا رابطہ بالکل ختم ہو جائے گا۔ ہم میں سے ہر آدمی بڑی احتیاط سے رے ربیک ربیک کہہ کر اس سوراخ میں سے گزرا اور یوں ہم موت کو شکست دے کر کان کے دہانے تک پہنچنے میں کامیاب ہو گئے۔

جب کان میں ہونے والے دھماکے کی خبر کان سے باہر پہنچی تو ہر شخص کے چہرے پر ہوائیاں اڑنے لگیں۔ چند لمحوں کے بعد خطرے کے سائرن جیننے لگے اور اس کے ساتھ ہی اور امدادی کارروائیوں کا آغاز ہو گیا اور امدادی کارروائیوں میں جس طرح کان سوتوں اور رضا کاروں نے بڑھ چڑھ کر حصہ لیا وہ اپنا راز و شجاعت کا ایک یادگار نمونہ تھا۔ آغاز میں امدادی کارروائیوں میں حصہ لینے والے دوای لگے تھے جو دھماکے کے بعد کان میں سے بحفاظت نکل آئے تھے۔ ان لوگوں کو اس بات کا اندازہ تھا کہ کان کی گہرائیوں میں کس قدر شدید خطرات منہ کھولے کھڑے ہیں لیکن اس کے باوجود انہوں نے کمر ہمت باندھی اور اپنے کھوج جانے والے سینکڑوں ساتھیوں کی تلاش میں کان کے اندر اتر گئے۔ حادثے کی خبر جنگل کے آگ کی طرح ارد گرد کے علاقے میں پھیل گئی اور دوسرے علاقوں سے تربیت یافتہ امدادی پارٹیاں موقع پر پہنچ گئیں۔ تمام امدادی کارکنوں کو پانچ پانچ کی ٹیموں میں تقسیم کیا گیا اور یہ ٹیمیں وقفے وقفے سے کان کے اندر اترتی

جب ۳۰۰ افراد کو نکلنے کی کان میں دب گئے

وہ ایک سہانی صبح تھی۔ انگلینڈ میں گریس فورڈ کے مقام پر کونے کی ایک کان میں کھدائی کا کام زور و شور سے جاری تھا۔ یہ ۲۲ ستمبر ۱۹۳۲ء کا واقعہ ہے۔ وہ قحط کا دن تھا۔ اس روز سہ پہر کے وقت فٹ بال کا ایک نہایت دلچسپ میچ ہونے والا تھا۔ اس میچ کو دیکھنے کے لیے کارکنوں نے فیصلہ کیا تھا کہ وہ اپنا کام بنانے کے لیے جمعہ کو رات والی شفٹ میں بھی دیوٹی پر حاضر ہیں گئے۔

ساری رات کام کرنے کے باوجود کارکن ہش ہش بٹاش نظر آ رہے تھے اور بڑے خوشگوار ماحول میں کھدائی کا کام جاری تھا۔ یہ کان زمین کے نیچے تقریباً آدھ میل کی گہرائی تک چلی گئی تھی۔ اور اس وقت تقریباً ۳۰۰ کارکن اس دویل لمبی کان کے مختلف حصوں سے کونڈا کٹانے میں مصروف تھے۔ حادثے کا آنکھوں دیکھا حال بیان کرتے ہوئے ایک کارکن کہتا ہے "اس وقت ہم چھ آدمی حادثے کے مقام سے ۳۰۰ گز کے فاصلے پر کام کر رہے تھے۔ کام کے دوران ہم لمبی مذاق بھی کرتے جا رہے تھے۔ اس وقت صبح کے دو بجے تھے۔ اچانک کان کی گہرائیوں سے ایک ہولناک گونج سنائی دی۔ اس گونج کے ساتھ ہی ہم نے ہوا کا ایک تیز جھونکا محسوس کیا۔ ہمارا ایک سینئر ساتھی کان کے اگلے حصے سے بھاگتا ہوا آیا اور چلا کر بولا "جلدی سے اپنے کپڑے سنہیا لو اور بھاگ نکلو" اس کے لہجے میں کچھ ایسی بات تھی کہ ہمیں کوئی سوال پوچھنے کی ہمت نہیں ہوئی۔ ہم نے اپنا سامان سنہیا لا اور جیزی سے کان کے درمیانی راستے کی طرف لپکے۔ ۲۰ دوسرے

رہیں۔ جب کوئی تھکی ہوئی ٹیم واپس آتی تو دوسری ٹیم فوراً اس کی جگہ لینے کے لیے پہنچ جاتی۔ کان کے ساتھ وہ حصے میں شدید آگ بھڑک اٹھی تھی اور کثیف دھوئیں نے سرنگ کے دہانے کو لپیٹ میں لے لیا تھا جو امدادی کارکن کان سے واپس آتے تھے ان کے چہرے دھوئیں اور آگ کی وجہ سے سیاہ ہوتے تھے۔ صبح ہونے تک تین امدادی کارکن جاں بحق اور تین زخمی ہو چکے تھے۔ اس کے باوجود ہر کارکن دوبارہ اور سہ بارہ کان کے اندر جانے پر تیار تھا۔

کان کی گہرائیوں سے واپس آنے والے تجربہ کار لوگوں کی آنکھیں مایوسی کا اظہار کر رہی تھیں۔ دراصل دھماکہ اس قدر شدید تھا کہ آگ کی دیوار کے دوسری طرف کسی شخص کے زندہ بچنے کا کوئی امکان نہیں رہا تھا لیکن بہت سے لوگوں کا یہ خیال تھا کہ اندر نہ جانے والے بد نصیب افراد میں سے بہت سے اب تک زندہ ہیں۔ امید کی ایک عثمانی ہوئی لوگ سہارے تلاش کا کام جاری تھا اور کان کے دہانے سے باہر بے شمار لوگ غزدہ چہرے اور خشک آنکھیں لیے گم سم کھڑے تھے۔ ان میں عورتیں بھی تھیں، بچے بھی تھے اور بوڑھے بھی۔ یہ سب لوگ ساکت نظروں سے سرنگ کے دہانے کی طرف دیکھ رہے تھے۔ یہ لوگ ہنسنے کا پورا دن اور پوری رات یونہی بغیر کچھ کھائے پیئے کھڑے رہے تھے اور اب اتوار کی صبح ہونے والی تھی۔ ویران آنکھیں اپنے پیاروں کو تلاش کر رہی تھیں۔ ہر طرف ایک سوگوار خاموشی چھائی ہوئی تھی۔ اس خاموشی کو کبھی کبھی ایک گھنٹی کی آواز توڑتی تھی۔ یہ گھنٹی اس بات کا اعلان کرتی تھی کہ کان کے اندر سے کوئی امدادی پارٹی فرامی کے ذریعے باہر آ رہی ہے۔

مشہور صحافی ”فل پوٹ“ کا کہنا ہے کہ ایک نہایت سردرات کو میں اس جھوم کے اندر داخل ہو گیا اور لوگوں کے تاثرات معصوم کرنے کی کوشش کی۔ لوگوں نے مختصر الفاظ میں مجھے دردناک داستانیں سنائیں، ایک بوڑھے آدمی کا غزدہ چہرہ میں کبھی فراموش نہیں کر سکتا۔ یہ بوڑھا آدمی تمام عمر کان کے اندر مزدوری کرتا رہا تھا اور اب اس کے جوان بیٹے نے اس کی جگہ سنبھالی تھی۔ اس کا جوان بیٹا پورے خاندان کا واحد نسل تھا۔ لیکن وہ کان کے اندر رہ گیا تھا۔ بوڑھے کی

آنکھیں سرنگ کے دہانے پر جمی ہوئی تھیں اور اس کے لب غیر محسوس طور پر پھڑ پھڑا رہے تھے۔ جب میں بڑے بوڑھے سے اس کے بیٹے کے بارے میں دریافت کرنا چاہا تو اس کے منہ سے بشکل یہ الفاظ نکلے:

”میں کل سے اس کا انتظار کر رہا ہوں۔ میرا بیٹا کان کے اندر ہے۔“ ایک اور عمر رسیدہ آدمی نے بھی اس لیے میں یہ الفاظ دہرائے۔ ”میرا بیٹا کان کے اندر ہے۔“ ایک چودہ پندرہ سالہ لڑکے نے روتے ہوئے کہا۔ ”میرے ابو کان کے اندر ہیں۔“ لیکن یہ تو چند ایک مثالیں ہیں اس وقت کان کے دہانے پر سینکڑوں لوگوں کا۔

آگ بجھانے اور والے کارکنوں کے گرد پ ماہرین کی نگرانی میں بار بار کان کے اندر اتر رہے تھے۔ ابھی تک کوئی نتیجہ برآمد نہیں ہوا تھا۔ کان سے باہر ایمبولینس گاڑیاں تڑپیں اور ڈاکٹر بالکل تیار کھڑے تھے لیکن ان کے کرنے کے لیے کوئی کام نہیں تھا۔

حادثے کا چالیس گھنٹے کے بعد ”ڈیپنگ شاز“ کے لاڈ لیغنیٹ کی طرف سے شاہ جارج چیمبر جو اطباء دی گئی تھی اس میں گمشدہ کارکنوں کی تعداد ۱۰۲ بتائی گئی تھی لیکن موقع پر موجودہ کارکنوں میں سے کوئی بھی ان اعداد و شمار پر یقین کرنے کو تیار نہیں تھا۔ چند گھنٹے کے بعد یہ سنسنی خیز انکشاف ہوا کہ کان کے اندر استعمال ہونے والی لائٹیں میں سے ۱۶۲ لائٹیں غائب ہیں۔

کوئی بھی کارکن کان میں سے باہر آنے کے بعد اپنی لائٹیں اپنے ساتھ نہیں رکھتا۔ اس کا صاف مطلب تھا کہ کم و بیش ۱۶۲ افراد کان کی گہرائیوں میں دفن ہو چکے ہیں۔ امدادی کارروائیاں اتوار کی شب آخری پہر تک جاری رہیں۔ آخر حکام بالآخر یہ محسوس کرنے لگے کہ اب تلاش جاری رکھنے میں مزید انسانی فوٹو کے ضیاع کے سوا کچھ حاصل نہیں ہوگا۔ سوکان کو سرکاری طور پر بند کرنے کا حکم دے دیا گیا۔ سرکاری اعلان میں کہا گیا کہ ”کان میں لگنے والی آگ اب ان حصوں میں بھی پھیل چکی ہے جہاں کچھ لوگوں کے زندہ بچ جانے کے امکانات تھے۔ اندر ونی کان

ہو گئیں ماہرین کی تیلیوں جیسے کلوڈوں میں تبدیل ہو چکی تھیں۔ ریلوے لائن بجلی کے تاریک طرح بل کھا گئی تھیں اور لوہے کے کھمبے چھل کر کئی سو فٹ دور جا گرے تھے اور یہ دھماکے کی اصل جگہ سے کئی سو گز دور کی رپورٹ تھی۔ خدا جانے دھماکے کی جگہ پر موجود افراد پر کیا ہوتی ہوگی۔

مارچ ۱۹۳۵ء میں کان کو ایک بار پھر کھولا گیا۔ اس وقت انتہائی تربیت یافتہ افراد پر مشتمل کئی امدادی پارٹیاں کان کے اندر بھیجنے کے لیے تیار کی جا چکی تھیں۔

کان سے واپس آنے پر ان پارٹیوں نے رپورٹ دی کہ کان کے اندر چھتوں اور دیواروں سے گرنے والے کوئلے کے ڈھیر لگے ہوئے ہیں اور وہ پپ جوکان میں سے پانی نکالنے کے لیے استعمال ہوتے تھے، ناکارہ ہو چکے ہیں اور کان کے اندر بے شمار پانی جمع ہو چکا ہے۔

مئی ۱۹۳۵ء میں ایک امدادی پارٹی اس کارکن کی لاش ڈھونڈ لائی جو حادثے کے بعد امدادی کارروائیوں کے دوران ہلاک ہو گیا تھا۔ اس کے دو ساتھیوں کی لاشیں تو مل گئیں لیکن اس کی لاش نہیں مل سکی۔ یہ لاش آدھی کوئلے کے اندر دبی ہوئی تھی اور اس کے منہ پر گیس ماسک ابھی تک موجود تھا۔ آخر کار کارکنوں کی ان تھک کوششوں کے بعد کان کے تاریک پائیوں میں ڈوبی ہوئی ۲۵۳ لاشیں برآمد ہو گئیں اور اس کے ساتھ ہی ۲۳ ستمبر ۱۹۳۴ء کی صبح کو شروع ہونے والے اس خونریز حادثے کا ڈراپ سین ہو گیا۔

میں لگا تار ہونے والے دھماکوں اور زہریلی گیسوں کے اجتماع کے بعد اب ماہرین یقین کرنے پر مجبور ہو گئے ہیں کہ کان کے اندر رہ جانے والے سب لوگ ہلاک ہو چکے ہیں۔ لہذا مزید انسانی جانوں کے اتلاف سے بچنے کے لیے تمام امدادی کارکنوں کو کان سے نکالا جا رہا ہے اور کان بندی جاری ہے۔ یہ اعلان ہوا کہ ایک بے رحم جھونکے کی طرح آس اور امید کے تمام چراغ بجھا گیا۔ ضبط کے تمام بندھن ٹوٹ گئے، یوہ عورتوں اور بچوں کی چیخوں سے آسمان لرزے لگا۔ وہ منظر نہایت یاس انگیز تھا جب کان کی گھنٹی بجی اور امدادی کارکن آخری بار کان سے باہر آئے۔ ان کے چہرے سے ہوتے ہوئے تھے اور سر جھکے ہوئے تھے۔ اس دفعہ ان کو کوئی جلدی نہیں تھی، وہ آہستہ آہستہ ٹرائی سے اترے اور پوچھل قدموں سے چلتے ہوئے بھوم گیم گم ہو گئے تھوڑی دیر کے لیے کچھ لوگوں میں بغاوت کے آثار بھی نمودار ہوئے لیکن پھر ہر شخص نے یہ تسلیم کر لیا کہ حکومت کا فیصلہ درست تھا اب کان کو بند کر دینا ہی بہتر تھا۔

شروع میں ماہرین کا خیال تھا کہ کان کو متاثرہ حصے کے قریب سے بند کیا جائے لیکن بعد میں مزید کئی نقصان سے بچنے کے لیے کان کو دھانے سے بند کرنے کا فیصلہ کیا گیا۔ لوہے کے بڑے بڑے شہتیروں کا جال بچھا کر اس کے اوپر اینٹوں کی چٹائی کر دی گئی۔ سینکڑوں عورتیں، مرد اور بچے بجلی آنکھوں کے ساتھ یہ عظیم الشان مقبرہ تعمیر ہوتے دیکھتے رہے اور پھر آنسو بہاتے ہوئے گھر وں کو لوٹ گئے۔

امدادی کارروائیوں کے ایک ماہر مسٹر "جولین" نے کان میں سے باہر آنے پر کان کے اندر کی صورتحال بیان کرتے ہوئے کہا "ہمارے سامنے آگ کی ایک عظیم الشان دیوار کھڑی تھی۔ میں نے سامنے میں روڈ کی طرف دیکھا، میں روڈ بالکل کسی جہی ہوئی جھٹی کا منظر پیش کر رہی تھی۔ امدادی کارکنوں نے سرگت کے اندر ایک طویل قطار بنا رکھی تھی اور بیت کی بوریاں اور آگ بجھانے کا دوسرا سامان ہاتھوں ہاتھ آگے پہنچا رہے تھے۔" مسٹر جولین نے مزید بتایا کہ اپنی پوری زندگی میں انہوں نے ایسے شدید دھماکے کے اثرات کا مشاہدہ نہیں کیا۔ کوئلہ لانے والی ریل کی

لندن کے مضافاتی علاقے کو جانے والی یہ ریلوے لائن اس وقت دنیا کی مصروف ترین لائن تھی۔ اس لائن پر آنے جانے کے لیے چار پٹریاں تھیں جو مین گھٹے کے دوران ان پٹریوں پر سے ۹۹۰ گاڑیاں گزرتی تھیں۔ صبح شام کے اوقات میں ریش بہت زیادہ ہو جاتا تھا اور ہزاروں مٹ کے بعد ایک گاڑی ہر ایک پٹری پر سے گزرتی تھی۔ گاڑیوں کی اس بے تحاشہ آمد و رفت سے بننے کے لیے ٹریفک سسٹم کا خصوصی انتظام کیا گیا تھا اور تقریباً پانچ سو گز پر ایک سنگل نصب تھا۔

الیکٹرک ٹرین نسبتاً بھی رفتار سے اپنے راستے پر دوڑی چلی جا رہی تھی۔ ٹرین کا ڈرائیور ”موٹر مین سکشن“ تھا اور اس وقت اس کے دو سینئر سگنل بھی انجن روم میں اس کے ساتھ سفر کر رہے تھے۔ یہ تینوں افراد ہر لمحہ پہچنتی ہوئی دھند میں گہری نظروں سے سامنے کی طرف دیکھ رہے تھے اور کسی سنگل کو نظر انداز کرنا نہیں چاہتے تھے۔ تقریباً دس میل کا سفر بخوبی طے ہو گیا اور انہیں کسی جگہ ٹرین نہیں پڑا۔ آخر جب وہ ”پارکر برج سکشن“ کے قریب پہنچے تو انہیں سرخ سنگل کا منہ دیکھنا پڑا اور یوں الیکٹرک ٹرین چل کر پار کرنے کے فوراً بعد ایک جگہ پر ٹھہر گئی۔ اس سے پہلے بہت کم ایسا ہوا تھا کہ کسی ٹرین کو اس جھکنے پر ٹرین کا پڑا ہو۔ ڈرائیور سکشن نے اپنے کینے سے سنگل بائس کے ساتھ رابطہ قائم کیا اور ڈیوٹی پر موجود اہلکاروں سے پوچھا کہ کیا سرخ بتی کسی خرابی کی وجہ سے تو نہیں جل رہی۔ دوسری طرف سے سخت لمبے میں جواب ملا کہ نہیں بتی ٹھیک چل رہی ہے۔ گاڑی کو اس وقت تک روکے رکھو جب تک سگنل نہیں ملتا۔

ڈرائیور خاموش ہو گیا اور سگنل سلاگہ اپنے دوسرے ساتھیوں سے گپ شپ میں مصروف ہو گیا۔ دھند اب گہری ہو گئی تھی۔ گاڑی میں موجود تمام زندگی ٹھہر گئی تھی۔ لوگ بار بار کھڑکیوں میں سے نکال کر دھند کی دیوار میں چادر میں ٹمٹمی ہوئی سرخ بتی کو دیکھ رہے تھے اور ٹھنڈی آہیں بھر رہے تھے وہ اس آفت سے بے خبر تھے جو ایک ٹرین کی صورت میں عقب سے تیزی کے ساتھ ان کی طرف بڑھ رہی تھی اور ان میں سے بہت سوں کے لیے ہلاکت اور تباہی کا پیغام لاری

ایک غلطی کی قیمت ۱۹۰ افراد کی موت

وہ ۴ دسمبر ۱۹۵۵ء کی ایک ٹھہرتی ہوئی شام تھی لندن کے دفاتر اور کارخانوں میں چھٹی ہو چکی تھی اور گھروں کو جانے والے افراد بہت جلدی میں نظر آتے تھے۔ خاص طور پر وہ لوگ جو لندن کے مضافاتی علاقوں سے کام کرنے کے لیے آتے تھے اس شام بہت بے چین نظر آ رہے تھے۔ وجہ یہ تھی کہ اس روز سردی معمول سے کچھ زیادہ تھی اور دھند بھی وقت سے بہت پہلے پھیلنا شروع ہو گئی تھی۔ روزانہ سفر کرنے والوں کو معلوم تھا کہ اگر دھند مزید گہری ہوگی تو ریل گاڑیوں کی آمد و رفت متاثر ہوگی اور اس طرح ان کا گھر تک پہنچنا مشکل ہو جائے گا۔ لندن کے دو ریلوے سٹیشنوں ”چیتنگ کر اس“ اور ”کنہسن سٹریٹ“ پر مسافروں کا زبردست ہجوم تھا۔ چیتنگ کر اس سٹیشن پر ۵ بج کر ۱۸ منٹ پر چلنے والی الیکٹرک ٹرین مسافروں سے کچھ کھج بھری کھڑی تھی اور ہر سنگل کا انتظار کر رہی تھی اس ٹرین کی دس بوگیاں تھیں اور تتر بچا پندرہ سو مسافر اس میں سوار تھے۔ ان مسافروں میں سے زیادہ تر دفاتر میں کام کرنے والے کلرک، ٹائپسٹ، فیکٹریوں کے مزدور اور کرسی کی خریداری کے لیے آنے والی عورتیں تھیں۔ یہ سب لوگ اب جلد سے جلد گھر کو پہنچنا چاہتے تھے اور بار بار اپنی ٹرینوں کی طرف دیکھ رہے تھے۔ یہ گاڑی مضافاتی سٹیشن ”ہیز“ تک جا رہی تھی لیکن درمیان میں بھی گاڑی کوئی دوسرے سٹیشنوں پر نہ ٹکا تھا۔ آخر آدھ گھنٹہ کی تاخیر کے بعد ۵ بج کر ۱۸ منٹ پر گاڑی کو ہر سنگل ملا اور گاڑی ایک خرگوار جھٹکے کے ساتھ اپنی جگہ سے حرکت میں آ گئی۔

اپنی جہن میں گن گاڑی کو اس طرح ۲۵ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے بھگائے چلا گیا۔ دراصل بد قسمتی یہ تھی کہ یہ دونوں زرد گنگٹل بائیں طرف کی کھڑکی کے نظر نہیں آ سکتے تھے جبکہ ”فریو“ بائیں طرف بیٹھا ہوا تھا۔ دائیں طرف فائر مین ”ہوڑ“ موجود تھا لیکن وہ سر جھکائے اپنے کام میں مصروف تھا اور نیچے بھر بھر کر کولہ بولٹر میں جھوک رہا تھا۔ یہ زرد نیور کا فرض تھا کہ وہ گہری دھند کو نظر رکھتے ہوئے دائیں جانب آتا اور گنگٹل کو دیکھنے کی کوشش کر تا لیکن ”فریو“ نے ایسا نہیں کیا اور گاڑی اپنی رفتار سے آگے بڑھتی رہی۔ دراصل بطور ڈرائیور اپنی زندگی میں ”فریو“ کو کبھی اس مشین پر نہ کنا نہیں پڑا تھا۔ ہو سکتا ہے اس کے ذہن میں یہ خیال ہی نہ آیا ہو کہ اس کو یہاں نہ کنا پڑ سکتا ہے..... اچانک ”فریو“ کے ذہن میں کسی شے نے سر اٹھایا اور اس نے چلا کر اپنے فائر مین سے پوچھا ”کیا تم پلیٹ فارم کے آخری سرے پر موجود گنگٹل دیکھ سکتے ہو؟“ ”فائر مین“ ”ہوڑ“ نے باہر جھانکا اور چیختی ہوئی آواز میں بولا ”گنگٹل سرخ ہے۔“ ”کیا گنگٹل سرخ ہے؟“ ”فریو“ نے دہشت زدہ آواز میں دہرایا اور پھر اس نے جلدی سے بڑیک لگانے کی کوشش کی لیکن اب وقت گزر چکا تھا۔ دھند اور اندھیرے کی دیوار میں لپٹی ہوئی الیکٹرک ٹرین صرف ۱۳۸ گز کے فاصلے پر موجود تھی۔ سٹیٹم ٹرین کا انجن تقریباً ۳۹۰۰ سی سی ونز تھا۔ اس کے ساتھ گیارہ بوگیاں تھیں جن میں سوار یوں اور ان کے سامان کی صورت میں بے شمار دواں لدا ہوا تھا۔ ۳۵ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے اسے بڑا رہا۔ ٹرین وزن کی بے پناہ طاقت بخش رہی تھی ۴ دسمبر ۱۹۵۷ء کی بدست شام ۳ بج کر ۲۰ منٹ پر ارگرد کی فضا خوفناک گڑگڑا ہٹ سے گونج اٹھی۔ سٹیٹم ٹرین کا ونز انجن الیکٹرک ٹرین کے آخری ڈبے سے ٹکرایا اور اس کو کاغذ کی طرح ادھیڑتا ہوا نوں اور آٹھویں ڈبے کو تھپس نہیں کر گیا۔ دواں ڈبہ جو عملے کے استعمال کے لیے تھا اور خلی تھانیں نوں اور آٹھویں ڈبے مسافروں سے کچھ بچا ہوا تھا۔ یہ دونوں ڈبے ایک دوسرے میں اس طرح جھنسن گئے کہ ایک ڈبے کی صورت اختیار کر گئے۔ ڈبوں سے پچک جاسنے کی وجہ سے گاڑی کی لمبائی تقریباً ۸۵ فٹ کم ہو گئی۔ اور اس ۸۵ فٹ کے اندر مسافر فوجے ہوئے تھے۔ مسافر جو چند لمبے پہلے زندگی کی حرارت سے معمور تھے اور ہروں کو

تھی۔ یہ بھاپ کے انجن سے چلنے والی گیارہ ڈبوں پر مشتمل ایک مسافر بردار گاڑی تھی جو مسافر نوں سے لدی ہوئی ”کین سٹریٹ“ سے ”راس گیٹ“ جا رہی تھی۔ ٹرین کا ڈرائیور ۱۶ سالہ ڈبلیو جے ٹریو“ تھا۔ اس کے ساتھ فائر مین تیس سالہ ”ہوڑ“ تھا۔ ”فریو“ ایک انتہائی تجربہ کار ڈرائیور تھا۔ اس کو ریلوے کی ملازمت میں ۳۵ سال ہو چکے تھے اور ۱۸ سال سے وہ ڈرائیور کے طور پر کام کر رہا تھا۔ ”فریو“ کی گاڑی بھی دوسری گاڑیوں کی طرح تاجر کے ساتھ ”کین سٹریٹ“ سے روانہ ہوئی تھی۔ ”کین سٹریٹ“ تک گاڑی کو ایک اور ڈرائیور چلا کر لایا تھا۔ اس نے گاڑی کا چارج ”فریو“ کے حوالے کرتے ہوئے اسے بتایا تھا کہ گاڑی میں پانی کی مقدار کم ہے اور اسے پانی بھروا لینا چاہئے۔ ”فریو“ گاڑی کا اظہار کرتے کرتے بہت بور ہو چکا تھا۔ اس نے فیصلہ کیا کہ شیدل کے مطابق سیدھا برج ٹاؤن جانے کے بجائے وہ راستے میں ”پلیٹون آکس“ کے مقام پر گاڑی روکے گا اور وہاں سے پانی بھروالے گا۔ اس کا خیال تھا اس طرح وہ وقت کی کچھ بچت کر سکے گا۔ شام کے ٹھیک ۶ بج ۸ منٹ پر ”فریو“ اپنے فائر مین ”ہوڑ“ کے ساتھ ”کین سٹریٹ“ سے روانہ ہوا۔ ”سیون آکس“ تقریباً ۱۲ میل کے فاصلے پر تھا اور ٹریو گاڑی کو جلد از جلد وہاں پہنچانا چاہتا تھا تاکہ پانی ختم ہونے سے پہلے مزید پانی لیا جاسکے۔ لندن برج سے گزرتے ہی اس نے رفتار بڑھا دی اور بھاپ کا ونز انجن ۳۵ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے دھنداتا ہوا آگے بڑھنے لگا۔ دھند بہت گہری تھی لیکن ہڈی کے ساتھ ساتھ جھلجتا رہے ہوئے سبز گنگٹل اس بات کی نشاندہی کر رہے تھے کہ آگے راستہ صاف ہے۔ یہ وہی راستہ تھا جہاں پر سے ٹھوڑی دیر پہلے الیکٹرک ٹرین گزرتی تھی اور اب پارکس ”فریو“ اپنی گاڑی کو لیے تیزی سے بڑھتا چلا جا رہا تھا۔ وہ پوری رفتار سے ”سٹریٹ جون“ کے سٹیشن میں داخل ہوا تھا اور اب ”پارکس برج سٹیشن“ کی سمت بڑھ رہا تھا۔ ”سٹریٹ جون“ سٹیشن کے آخری دو گنگٹل سبز تھیں۔ پہلا گنگٹل ”دو براڈر“ تھا۔ اس جس کا مطلب تھا کہ اس سے اگلا گنگٹل ”زرد“ ہو سکتا تھا اور اگلا گنگٹل ”سرخ“ ہو سکتا ہے۔ ”فریو“ کو لازماً گاڑی کی رفتار جیسی کر لینا چاہئے تھی کیونکہ مین گنگٹل تھا اگلا گنگٹل سرخ ہو اور اس کو گاڑی فوراً روکنا پڑ جائے لیکن ”فریو“

پہنچنے کے لیے بہت اب تھے لیکن اب ان میں سے بیشتر موت کی وادی میں اتر چکے تھے۔

سٹیمر ٹرین کا انجن اور اس کا پھیلا ڈیہ ایک دوسرے میں برسرِ طرح چھٹن گئے اور پٹری سے اترنے کے بعد بائیں طرف واقع پل کے جنگلے سے جا کھراے۔ جنگلے کے ساتھ ہی وہ بلند وبالا آہنی گاڑو تھا جس نے پل کے اوپر کوہ سارہارے رکھا تھا۔ انجن کے ٹکڑے گارڈ روہر ابھو گیا اور پل کے ڈھانچے کا سارا بوجھ سٹیمر ٹرین کی پہلی تین بوگیوں پر آ پڑا۔ یہ تین بوگیاں خوفناک تصادم کے نتیجے میں لمبے کے ایک ڈھیر میں تبدیل ہو گئیں اور ان کے اندر کئے پھٹے ہوئے جسمانی اعضا اور زخمی افراد کے اہمار لگ گئے۔ اسی اثناء میں آٹھ بوگیوں والی ایک اور الیکٹرک ٹرین تیزی سے "سرایٹ جوبن" کے ٹیشن میں داخل ہوئی جب گاڑی پل پر پہنچی تو ڈرائیور نے دیکھا کہ پل کا جنگلہ اپنی اصل حالت میں نہیں ہے۔ ڈرائیور کو کچھ شک گزرا اس نے فوری طور پر گاڑی کی بریکیں لگا دیں اور یوں الیکٹرک ٹرین جانے حادثہ سے صرف چند گز ادھر تک گئی۔ اگر ڈرائیور بروقت اقدام نہ کر تا تو ہوسکتا کہ حادثہ مزید سنگین صورت اختیار کر جاتا۔

جسے حادثہ سے نزدیک ترین جگہ "ہلسوک روڈ" تھی جس وقت حادثہ رونما ہوا اس وقت قہقہے کے لوگ سردی سے ہنسنے کے لیے گھروں میں آگ جلانے بیٹھے تھے اور رات کے کھانے کی تیاری کر رہے تھے۔ اپنے ٹکڑے ٹرین پر ابھرتی آواز آنی اور پھر زور دار دھمکے سے دروازے پر لڑاٹھنے۔ قہقہے کے لوگ ہنسنے سے جاتے حادثہ پر پہنچے اور پھر وہاں کا منظر دیکھ کر ان کی چپٹیں نکل گئیں۔ انسانی اعضاء جا بجا بکھرے ہوئے تھے۔

ڈرائیور "ڈبلیو بی ٹری" شدید زخمی ہو گیا تھا لیکن بعد میں وہ بچ گیا اس کو اس خوبی سے حادثے کا ذمہ دار قرار دیا گیا اور اپریل ۱۹۵۸ء میں اس پر مقدمہ چلا تاہم ۸ مئی کو عدالت نے اسے اس الزام سے بری کر دیا۔ اپنی پائی زندگی میں ڈرائیور نے "اکسپوٹ" کا ۱۹۵۷ء کی اس رات کو گارڈ چند تھوڑے چل کر دائیں جانب کی کھڑکی میں پہنچ جاتا اور سنٹریل دیکھ لیتا تو شاید ایسا جان لیوا حادثہ رونما نہ ہوتا۔

آغا دیرہ اسینڈ میں موت کے گھاٹ اتر گیا

بعض دفعہ ایسا بھی ہوتا ہے کہ کسی علاقے میں کوئی بہت بوازلزلہ آنے سے پہلے وقتاً فوقتاً کم شدت کے جھٹکے محسوس کیے جاتے ہیں۔ مراکش کے شہر "آغا دیرہ" میں بھی یہی کچھ ہوا ہے۔ یہ ۱۹۶۰ء کی بات ہے۔ فردری کی ۲۹ تاریخ تھی اور رمضان کا مہینہ تھا۔ یہ شہر علاقائی تقسیم کے لحاظ سے ایسے زون میں واقع ہے جہاں شدید نوعیت کے زلزلوں کا امکان کم ہوتا ہے۔ یہی وجہ ہے کہ جب "آغا دیرہ" سے شہر میں وقفے وقفے سے جھٹکوں کا سلسلہ شروع ہوا تو لوگوں نے اس کو کوئی خاص اہمیت نہیں دی تھی کی ۲۹ فردری کا محسوس آن دن پہنچا۔ اس روز رمضان کی ۳ تاریخ تھی۔

آغا دیرہ کا شہر سمندر کے کنارے واقع ہے اور یہاں کی بلند گھراش کا ایک اہم تھماتی مرکز سمجھی جاتی ہے۔ اس کی آبادی ۱۹۶۲ء میں چالیس ہزار کے قریب تھی۔ آغا دیرہ ساحلوں کی دلچسپی کا خاص مرکز ہے۔ سردیوں میں یہاں کا موسم نہایت خوشگوار ہوتا ہے۔ انہی دنوں یورپ کے سرد علاقوں سے سیاح جو قہور جو قہور یہاں پہنچنا شروع ہو جاتے ہیں۔ ۲۹ فردری کا وہ دن بھی ایک ایسا ہی بڑھاپا اور خوشگوار دن تھا۔ وہ پہر تک کوئی سوچ بھی نہیں سکتا تھا کہ آئندہ چند گھنٹوں میں شہر پر کیا قیامت بیٹنے والی ہے۔ وہ پہر کے وقت شہر میں شدید نوعیت کے جھٹکے محسوس کیے گئے۔ ان جھٹکوں سے تھوڑا بہت مالی نقصان بھی ہوا۔ یہ جھٹکے ایک طرح سے قدرت کی طرف سے اہل شہر کو ایک آخری وارننگ تھی۔

شہر کی آبادی کے ایک بہت بڑے حصے نے ان جھٹکوں کا بھی کوئی نوٹس نہیں لیا لیکن کچھ

لوگوں نے دو پہر کو آنے والے جھٹکے کے بعد شہر کو چھوڑ دیا اور مضامفات کے کھلے علاقے میں رات گزرنے کا فیصلہ کیا۔ مضامفات کو نکل جانے والے لوگوں میں مقامی عربوں کے علاوہ بہت سے غیر ملکی بھی شامل تھے۔ شاید یہی وجہ ہے کہ اس خوفناک زلزلے میں غیر ملکیوں کا جانی نقصان نسبتاً کم ہوا۔

شام ہوئی اور تاریک رات نے اس خوبصورت شہر پر اپنے پر پھیلانے شروع کر دیے۔ کچھ لوگوں کا بیان ہے اس رات فضا میں ایک عجیب قسم کی اداسی رہی ہوئی تھی۔ بعض افراد نے پالتو جانوروں میں بھی ایک خاص قسم کی بے چینی محسوس کی۔ مصطفیٰ نامی ایک ڈاکٹر کا کہنا ہے کہ ”اس روز شام کو میرا پالتو سگسل بسکوبک رہا تھا۔ میں مطالعے میں مصروف تھا اور مجھے اسی کی آواز سخت پریشان کر رہی تھی۔ میں نے کئے کئے بہت ڈانٹا ڈانٹا پائلیں خلاف عادت اس نے بھونکنا بند نہیں کیا۔ آخر میں نے ملازم کو حکم دیا اور اس نے بری طرح پیٹ ڈالا۔ بعد میں میں کافی دیر اس واقعہ پر افسوس کرتا رہا۔“

اس وقت رات کے ٹھیک اربع ۴۰ منٹ ہوئے تھے جب ایک بڑا ہول کوئچ اٹھی اور زلزلے کے شدید جھٹکوں نے آغا دیر شہر میں قیامت برپا کر دی۔ ایک شہری کا کہنا ہے بلا مبالغہ ہمارے قدموں کے نیچے زمین کوئی چارٹ اٹھے گی طرف لگی اور پھر واپس آگئی۔

یہ سارا ڈرامہ کوئی دس سیکنڈ میں ختم ہو گیا اور ہر طرف تباہی و بربادی کے آن مٹ نقوش چھوڑ گیا۔ آغا دیر کے زلزلے کی ایک خاص بات وہ ہے نہایت آواز ہے جو زلزلے کے دوران سنی گئی۔ لوگوں کا کہنا ہے کہ یوں محسوس ہوا جیسے کوئی وحشی درندہ نہایت بڑے غضب ناک انداز میں دھاڑ رہا ہو اور شیر کو کچڑ کر اپنے بچوں میں بٹھوڑ رہا ہو۔

زلزلے کے فوراً بعد بجلی کی رو منقطع ہو گئی اور شہر گہری تاریکی میں ڈوب گیا۔ اس تاریکی میں نجانے کیسے کیسے ہولناک طوفان چھپے ہوئے تھے۔ ہزاروں لوگ جانی کن کے عالم سے گزر رہے تھے اور ہزاروں ایسے تھے جنہیں اگلے چند منٹوں میں سسک سسک کر دم توڑ دینا تھا۔

شہر کی آبادی کا بہت بڑا حصہ اس وقت سو رہا تھا۔ سونے والوں میں سے کچھ تو ابدی نیند سو گئے تھے اور جو بچ گئے تھے وہ بالکل ہاتھوں کے انداز میں ادھر ادھر بھاگ رہے تھے۔ شاید وہ اس واقعہ کو کوئی خواب تصور کر رہے تھے۔ کچھ لوگوں کا خیال تھا کہ نزدیکی محراب میں کسی ملک نے کوئی ایسی دھماکا کیا ہے جس کے یہ اثرات ظاہر ہوئے ہیں۔

اسلام سے مسلمانوں کے والدینانہ لگاؤ کا اظہار اس ایک واقعہ سے ہوتا ہے۔ آغا دیر کی ایک مسجد میں زلزلے کے وقت کئی مسلمان نماز تراویح ادا کر رہے تھے۔ انتہائی شدید جھٹکوں کے باوجود ان لوگوں نے نماز کی نیت نہیں توڑی اور عبادت میں مشغول رہے۔ مسجد کی چھت گر پڑی اور ۵۰ نمازی شہید ہو گئے۔ صرف چند منٹوں کے اندر آغا دیر کا دو تہائی ملبہ میٹ ہو گیا اور ہزاروں افراد ہلاک ہو گئے۔ آغا دیر کے نواح میں واقع ایک معین آباد قصبہ بھی نیست و نابود ہو گیا اور وہاں ۱۱۵۰۰ افراد ہلاک ہوئے۔ آغا دیر کی تباہی کے بعد امدادی کاموں کے لیے پہنچنے والی سب سے پہلی جماعت ریڈ کراس نے تعلق رکھتی تھی۔ ان لوگوں نے جب شہر کی تباہی کا عالم دیکھا تو انگشت بدندان رہ گئے۔ ان کو یہ احساس ہوا کہ امدادی کارروائی کو نہایت وسیع پیمانے پر شروع کرنے کی ضرورت ہے۔ مراکش کی حکومت نے فوری طور پر دیر نی دینا سے رابطہ قائم کیا اور امدادی جماعتیں آغا دیر پہنچنا شروع ہو گئیں۔ برطانیہ نے فوری طور پر ڈاکٹروں کی ایک جماعت آغا دیر کو روانہ کر دی۔ فرانسیسی بحریہ کا ایک فضائی اسکواڈرن نزدیکی سمندر میں مشقیں کر رہا تھا۔ فرانسیسی حکومت نے اس اسکواڈرن کو فوری امدادی کاموں میں شامل ہونے کا حکم دیا۔ مراکش کے شاہ محمد نے اپنی تمام مصروفیات کو ختم کر کے اپنی توجہ امدادی کارروائیوں پر مرکوز کر دی۔ درحقیقت شاہی خاندان نے امدادی کاموں میں جس دردمندی سے حصہ لیا وہ اپنی مثال آپ ہے۔ شاہ محمد بہنش نفیس آغا دیر کی گلیوں میں پہنچ گئے اور امدادی کاموں میں ہاتھ بٹایا۔ ولی عبد شہزادہ حسن کو امدادی کارروائیوں کی تنظیم کا فرض سونپا گیا اور شہزادی عائشہ نے زخمیوں کی دیکھ بھال کا شہبہ سنہال لیا۔ ۳ مارچ کو امریکہ سے فوجی انجینئروں کی ایک جماعت بلند زروں اور دوسرے سامان

ہو کر رہ گئی۔

امدادی کارروائیوں کو منظم طریقے سے عمل میں لانے کے لیے مراکش کی حکومت نے ۴ مارچ کو شہر عام لوگوں سے خالی کر لیا تھا اور پناہ گزینوں کے لیے مضامعاتی علاقوں میں خیموں کی بستیاں آباد کر دی گئی تھیں۔ شہر کے کھنڈرات پر امریکی اور فرانس کے جہاز نیچی پروازیں کر کے ڈی ڈی ٹی دوسری جراثیم کش ادویات کا چھڑکاؤ کر رہے تھے پھر ہاؤس کے چھوٹے کا خطرہ موجود تھا آخر غیر ملکی امدادی جماعتوں نے فیصلہ کیا کہ جراثیمی حملے سے بچنے کے لیے شہر کے برباد شدہ حصے پر آتش گیر مادہ پھینک کر آگ لگا دی جائے۔ اس مسئلے پر مسلمانوں اور غیر مسلموں میں اختلاف پیدا ہو گیا مسلمانوں کے نزدیک شہر کو آگ لگانا ایک طرح سے اپنے ہاتھوں مسلمان بھائیوں کی لاشوں کو جلاتا تھا! اسلامی نقطہ نظر سے یہ بات درست نہیں تھی۔ ابھی اس مسئلے پر بحث جاری تھی کہ کھدائی کرنے والی ایک جماعت کے فرد نے اطلاع دی کہ اسے ایک جگہ لمبے کے نیچے کچھ مدہم

آواز سنائی دے رہی ہیں۔ زلزلے کے تقریباً چودہ دن گزر چکے تھے اور یہ بات ممکن دکھائی نہیں دیتی تھی کہ کتنا حال کوئی لمبے کے نیچے زندہ سلامت موجود ہوگا۔ بہر حال جب اس جگہ پر کھدائی کی گئی تو نیچے سے پورا ایک خاندان زندہ حالت میں مل گیا۔ یہ لوگ بھوک اور پیاس کی شدت سے قریب المرگ تھے۔ کل افراد کی تعداد سات تھی جن میں سے ایک عورت زلزلے کے فوراً بعد ہلاک ہو گئی تھی۔ ایک نوجوان بڑا شدید زخمی حالت میں تھا۔ اہل خانہ نے بتایا کہ اس بڑے نے کل رات دیوار سے ٹکریں مار کر اپنا سر بلبلان کر لیا تھا۔ دراصل کچھ گھنٹے پیشتر اس حصہ کی کھدائی شروع ہوئی تو ہماری ذوقی امیدوں کو سہارا ملا بعد میں یہ کھدائی بند ہو گئی اور امدادی کارکن یہاں سے چلے گئے۔ یہ نوجوان ہم میں سب سے زیادہ باہمت تھا اور ہمیں سہارا دیتا تھا لیکن کھدائی بند ہونے سے اس پر باہل پناہ کا دورہ پڑ گیا۔۔۔ بعد میں سخت جدوجہد سے ڈاکٹروں نے اس نوجوان کی زندگی بھی بچائی۔ اس واقعہ کے بعد شہر کے کھنڈرات کو آگ لگانے کا فیصلہ بدل دیا گیا اور امدادی کارروائیوں کو سابقہ رفتار سے جاری رکھا گیا۔ آج اس واقعہ کو ۲۳ سال ہو گئے ہیں۔ انسانی

کے ساتھ آغا دیر پہنچ گئی اور امدادی کام پورے زور و شور سے شروع ہو گیا۔ گزرنے والے ہر لمحے کے ساتھ لمبے کے نیچے سے نکلنے والی لاشوں کا اضافہ ہو رہا تھا اور مردہ جسوں کے تعفن کی وجہ سے فضا آلودہ ہوتی جا رہی تھی۔ رضا کار دستوں نے گیس ماسک پہن رکھے تھے اور ہاتھوں پر دستانے چڑھائے، گرم دنوں اور انتہائی سرد راتوں میں امدادی کام جاری رکھے ہوئے تھے۔ انسانی رواداری کا ایک عمدہ مظاہرہ دیکھنے میں آ رہا تھا۔

دنیا کے مختلف ملکوں کے رضا کار فرد واحد کی طرح مل کر کام کر رہے تھے اور انسانی جانیں بچانے کی جگہ دوسروں سے محروم تھے۔ ان کے جسم ٹھکن سے چور تھے لباس اور چہرے گرد و غبار سے اُٹے ہوئے تھے لیکن وہ بغیر زکے لمبے بٹانے اور زخموں کو نکلنے میں مصروف تھے۔ فرانس کے جہاز زباط اور کاسا بلنگا سے آنے والے جہازوں کے ساتھ مل کر ہنگامی امداد آغاز دیر میں پہنچا رہے تھے جبکہ امریکہ اور چین کے جہاز زخموں کو محفوظ مقامات تک لے جا رہے تھے۔ شاہ محمد نے اپنے ذاتی طیارے کو بھی زخموں کو لانے لے جانے کے کام پر لگا دیا تھا۔ لاشوں کے گھنے سڑنے کی وجہ سے دہاؤں کے پھونکنے کا خطرہ بڑھتا جا رہا تھا۔ آخر امدادی کارروائیوں نے گھبران اعلیٰ شہزادہ حسن نے فیصلہ کیا کہ لمبے بٹانے کے لیے ہماری بلڈ اور استعمال کیے جائیں لیکن دوسری طرف شہزادہ حسن کے کچھ شیر بھد و زروں کے استعمال کے حق میں نہیں تھے۔ ان کا خیال تھا اس طرح لمبے میں دبے ہوئے بہت سے لوگوں کی جانیں جا سکتی ہیں۔ بہر حال کافی سوچ و پیمائش بعد فیصلہ کیا گیا کہ زندہ بچنے والوں، زخموں اور امدادی کارکنوں کے تحفظ کے لیے جہد و زروں کا استعمال شروع ناگزیر ہو چکا ہے۔ ۴ مارچ کو امریکن جہد و زروں کا استعمال شروع کر دیا گیا لیکن اس سلسلے میں یہ احتیاط رکھی گئی کہ ہر جہد و زرے کے ساتھ ایک کھدائی کرنے والی پارٹی ک ڈیوٹی بھی لگائی گئی اس احتیاط کا خاطر خواہ نتیجہ نکلا اور ۱۸ مارچ کے دوران ۲۱ افراد کو لمبے میں سے زندہ نکالا گیا۔ امدادی کارروائیوں کا سلسلہ نہایت تیزی سے جاری تھا مختلف ممالک کے کوئی ۸۰ جہاز امدادی پروازوں پر مامور تھے۔ ایک وقت ایب آیا کہ آغاز دیر ایئر پورٹ پر جہازوں کی ٹریفک جام

جدوجہد کے ناقابل تسخیر جذبے سے زلزلے والے آغاز دیر کی جگہ ایک اور آغاز دیر کھڑا کر دیا گیا جو پہلے سے زیادہ خوشنما اور آباوہ ہے۔ خدا کرے کہ اس کو کسی ”۲۹ فروری“ کی نظر نہ لگے۔

طیاروں کا خوفناک تصادم

یہ ۲۷ مارچ ۱۹۷۷ء کا ذکر ہے جزائر کیناری کے جزیرے غنیے رف کا سانتا کروڈ کے ہوائی اڈے پر آنے جانے والے طیاروں کا خاصا زلزلہ تھا۔ وہ اتوار کا دن تھا اور اس روز عموماً ایسا ہی ہوتا تھا لیکن اس روز کا قابل ذکر واقعہ یہ تھا کہ کچھ گھنٹے پہلے جزائر کیناری کی تحریک آزادی کے دہشت پسندوں نے قریبی جزیرے گران کناریا کے ایئر پورٹ لاس پالماس پر بم کا دھماکہ کیا تھا۔ اس وجہ سے لاس پالماس کے ہوائی اڈے پر آنے والے تمام طیاروں کا زرخ سانتا کروڈ کی طرف موڑ دیا گیا تھا۔ ایسی ہی پروازوں میں دو دو بونگ جھوٹ بھی شامل تھے جو تھوڑی دیر بعد تاریخ کے بدترین فضائی حادثے کا شکار ہونے والے تھے۔ ان میں سے ایک طیارہ ڈچ کے ایل ایم ۲۸۰۵ تھا جو ایہسٹر ڈم سے آیا تھا اور دوسرا پان امریکن ۱۸۳ تھا جو لاس انجلس اور نیویارک سے چلا تھا۔

اس دن نزدیکی سمندر سے اٹھنے والی دھند معمول سے بہت زیادہ تھی اور اس نے ہوائی اڈے کو پوری طرح ڈھانپ رکھا تھا۔ سہ پہر کے بعد سے ہوائی اڈے پر طیاروں کی تعداد کافی بڑھ چکی تھی اور ساڑھے چار بجے طیارہ طیارے ہوائی اڈے پر موجود تھے۔ ان طیاروں میں کچھ تعداد ایسے طیاروں کی بھی تھی جو پرواز کے احکامات کے لیے بالکل تیار کھڑے تھے اور فقط رتن وے خالی ہونے کا انتظار کر رہے تھے۔

طیاروں کی اس غیر متوقع اور غیر معمولی آمدورفت سے نشے کے لیے اس وقت منزل

طیارے کو آگے نہیں لے جاسکتا تھا۔ غصے نے اپنے مسافروں کو بوریت سے بچانے کے لیے انہیں دعوت دی کہ وہ چھوٹے چھوٹے گروپوں میں آئیں اور جہاز کا کاک پٹ دیکھیں۔ دھند مزید گہری ہو گئی تھی اور دیکھنے کی حد ۵۰۰ میٹر تک رہ گئی تھی۔ بہر حال یہ حد ایسی تھی کہ جہازوں کو پرواز کرنے کی اجازت مل سکتی تھی اور دونوں جہازوں کے مسافر اس خیال سے بے حد پریشان تھے کہ کہیں ایسا نہ ہو کہ انہیں رات میں ایئر پورٹ پر گزرنی پڑے۔

سانتا کروز کا رن وے تقریباً پانچ سو چار کلو میٹر لمبا ہے اور سطح سمندر سے اس کی اونچائی ۶۰۰ میٹر کے قریب ہے۔ اس رن وے کے دونوں سرے آپس میں جڑے ہوتے ہیں اور اس کے علاوہ بھی چار جگہوں سے یہ ایک دوسرے سے مربوط ہیں۔ یہ بعلی راستے جو دونوں رن ویز کو آپس میں ملاتے ہیں ان کے لیے سب وے کی اصطلاح استعمال ہوتی ہے۔

اس وقت شام کے پانچ بجے تھے جب چند منٹ باقی تھے جب پان امریکن اور کے ایل ایم کے کپتانوں نے اطمینان کا سانس لیا۔ کنٹرول ٹاور سے دونوں کپتانوں کو پرواز کے لیے تیار رہنے کا حکم مل چکا تھا۔ متوازی رن وے پر شش ہونے کی وجہ سے دونوں پائلٹوں کو حکم ملا کہ وہ اپنے جہازوں کو اوائل رن وے پر لے آئیں۔ کے ایل ایم اور پان امریکن دونوں جہازوں آہستہ رفتار سے چلتے ہوئے ایک ساتھ ہی رن وے کے مشرقی سر پر پہنچے۔ جب کنٹرول ٹاور سے دونوں کپتانوں کو کہا گیا کہ وہ جہازوں کو رن وے کی مغرب کی طرف ٹیک آف پوائنٹ تک لے جائیں۔ دونوں جہازوں نے ایسا ہی کیا۔ کے ایل ایم کا طیارہ آگے اور پان امریکن طیارہ پیچھے تھا۔ دونوں جہازوں کی یہ ساری نقل و حرکت کنٹرول ٹاور پر بیٹھے ہوئے تین افسران کی نگاہوں سے اوجھل تھی۔ گہری ہوتی ہوئی دھند نے ایئر پورٹ کو تقریباً ڈھانپ رکھا تھا چونکہ سانتا کروز ایئر پورٹ پر زمین پر راڈر سسٹم نہیں ہے اس لیے کنٹرولرز آہستہ آہستہ حرکت کرتے ہوئے جہازوں کے صحیح مقام سے بے خبر تھے۔ کنٹرولرز کا سارا اٹھارہ اس ایک ریڈیو لائن پر تھا جو پیلے سی بہت معروف تھی اور جس پر مختلف پائلٹوں اور زمینی عملے کی آوازوں نے غبار کر رکھی تھی۔ حادثے کے

کی عمارت نے ملحقہ کنٹرول ٹاور پر صرف تین ٹریفک کنٹرولر موجود تھے۔ یہ کنٹرولرز بے حد پریشان دکھائی دے رہے تھے۔ ان کا سب سے بڑا مسئلہ دھند کا تھا جو ہر لمحہ بڑھتی جا رہی تھی۔ ایک دوسرا مسئلہ یہ پیدا ہو گیا تھا کہ ہوائی اڈے کی تین ریڈیو لائنوں میں سے صرف ایک لائن کام کر رہی تھی اور جتنے بھی پائلٹ پرواز کے لیے اجازت ملنے کے منتظر تھے ان سب کو وہی ایک لائن استعمال کرنی پڑ رہی تھی اور جتنے بھی پائلٹ پرواز کے لیے اجازت ملنے کے منتظر تھے ان سب کو وہی ایک لائن استعمال کرنی پڑ رہی تھی۔ قصہ مختصر تاریخ کے اس المناک حادثے کے لیے تمام حالات و اسباب مہیا ہو چکے تھے۔

پان امریکن فلائٹ ۱۷۳۶ کے ۳۷ مسافر بے حد بے چین دکھائی دے رہے تھے۔ اکثر مسافر پچھلیاں گزارنے کے لیے لاس پالماس جا رہے تھے۔ ان کو جہاز میں بیٹھے ہوئے دو گھنٹے ہو گئے تھے لیکن ابھی تک جہاز کے پرواز کرنے کوئی آغا نظر نہیں آ رہے تھے۔ کے ایل ایم فلائٹ کے ۲۲۹ بیچ مسافر بھی بے حد مضطرب تھے۔ ان کو بھی لاس پالماس میں اتارنا تھا لیکن ان کے اترنے سے پیشتر وان رن ٹن ایک خود راہر برلنجر پر شخصیت تھا۔ وہ ہوائی کپنی کے اشتہاراتی شیعے سے ترقی کرتا ہوا پائلٹ کے عہدے تک پہنچا تھا۔ وہ عرصہ ۲۷ سال سے کے ایل ایم کے پائلٹ کی حیثیت سے فرائض انجام دے رہا تھا اور اس جہاز کے تین سب سے تجربہ کار ہوا بازوں میں سے ایک تھا۔ پائلٹ نے فیصلہ کیا تھا کہ وہ سانتا کروز کے ہوائی اڈے پر ہی طیارے میں تیل بھروالے۔ اسے پتا تھا کہ لاس پالماس کے ہوائی اڈے پر تیل بھروالے والے طیاروں کی بہت لمبی قطار ہوگی اور وہ اس تکلیف دہ انتظار سے بچنا چاہتا تھا۔ اس کے حکم کے مطابق اب طیارے میں تیل بھرا جا رہا تھا اور یہ وہی تیل تھا جس نے ابھی کچھ دیر بعد طیارے کو کھلا کر رکھ دینا تھا۔

دوسری طرف پان امریکن طیارے کے کپتان ویلنر گریز تھا۔ اس کی عمر ۵۶ سال تھی اور وہ دوسری جنگ عظیم میں بھی خدمات سر انجام دے چکا تھا۔ طیاروں کی قطار میں ان کا طیارہ کے ایل ایم کے پیچھے تھا۔ کے ایل ایم تیل بھرا رہا تھا اور وہ اس طرح کھڑا تھا کہ کپٹین گریز اپنے

بعد جو تحقیقات عمل میں آئیں ان میں کنٹرول ٹاور اور دونوں جہازوں کے کپتانوں کے مابین گفتگو کے ریکارڈ کو خاص اہمیت حاصل تھی۔ اس ریکارڈنگ کے مطابق تقریباً پانچ بجے کنٹرول ٹاور سے یہ پیغام نشر کیا گیا ”ہیلو۔۔۔ کے ایل ایم فلائٹ ۴۸۰۵ کے ایل ایم فلائٹ ۴۸۰۵ جہاز کو چلاتے ہوئے زن وے کے آخر تک لے جاؤں وہاں سے واپسی کے راستے پر آؤ۔ کپتان وان ٹن کے عظیم ایڈجسٹمنٹ میں حرکت پیدا ہوئی اور وہ آہستہ آہستہ زن وے کے اس سرے کی طرف بڑھا۔ جہاں سے اسے واپس مڑنا تھا اور پھر پوری رفتار سے جہاز دوڑاتے ہوئے پرواز کر جانا تھا۔ دوسری طرف کیپٹن گریز کو ہدایت موصول ہوئی۔ ”پان امریکن ۱۷۳۶ جہاز کو چلاتے ہوئے بائیں طرف سلیپ وے ”بغلی سڑک“ میں لے جاؤ اور زن وے کو خالی کر دو۔“ کے ایل ایم کے کپتان وان زن ٹن نے اپنا چکر مکمل کیا اور اپنے جہاز کو زن وے کے سرے پر لاکھڑا کیا اس کے سامنے پونے چار کلومیٹر لمبا زن وے تھا زن وے کے زیادہ تر حصہ کو دھند نے ڈھاپ رکھا تھا اور اس دھند کے اندر چھپا ہوا پان امریکن جہاز آہستہ آہستہ نمبر ٹھہری راستے کی طرف بڑھ رہا تھا۔ یہی وہ وقت تھا جب کے ایل ایم کے معاون پائلٹ نے کنٹرول ٹاور کے لیے یہ پیغام نشر کیا ”کے ایل ایم ۴۸۰۵ اب ٹیک آف کے لیے بالکل تیار ہے اور کیپٹن نے طے کا انتظار کر رہا ہے۔“ ٹاور سے جواب آیا ”اوکے اپنی جگہ کھڑے رہو۔ ابھی تجھیں دو بارہ کال کی جاتی ہے۔“ ٹاور کی طرف سے اب پان امریکن جہاز سے پوچھا گیا ”کیا تم نے زن وے خالی کر دیا ہے؟“ پان امریکن نے جواب دیا کہ نہیں ابھی اس نے زن وے خالی نہیں کیا۔ ٹاور نے پان امریکن کے معاون پائلٹ کو ہدایت کی کہ جو بھی وہ زن وے کو خالی کرے فوراً ٹاور کو اطلاع دے۔۔۔۔۔ لیکن قسمت کا کھٹا کون ٹال سکتا ہے۔ اس کے چند لمحے بعد ہی کیپٹن کا انتظار کرنے بغیر کے ایل ایم جہاز اپنی جگہ سے چل پڑا۔

جہاز کا وزن ۲۴۰ ٹن ہوتا ہے۔ اس کی لمبائی ۷۰ میٹر اور پروں کی چوڑائی تقریباً ساڑھے ۵۹ میٹر ہوتی ہے۔ زمین سے اس کی دم کی اونچائی سات منزلہ بلڈنگ کی بلندی سے کم

نہیں ہوتی۔ اتوار کی اس خونی شام کو پانچ بج کر سات منٹ پر ایسے ہی دود پو بیکل جہاز مسافروں سے بھرے ہوئے ایک دوسرے کی طرف بڑھ رہے تھے۔ ایک ہلکی رفتار سے اور دوسرا ۲۴۱ کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے پان امریکن کا معاون پائلٹ رابرٹ وہ پہلا شخص تھا جس نے تیزی سے بڑھتے ہوئے ڈیجسٹ جھوٹ کو دیکھا۔ اس کا کہنا ہے ”میں نے دھند میں اپنے سامنے کچھ روشنیاں دیکھیں پہلے تو میں نے یہ سمجھا کہ یہ کے ایل ایم کا طیارہ ہے جو زن وے کے سرے پر کھڑا ہے لیکن فوراً بعد میں میں نے یہ محسوس کیا کہ روشنیوں خوفناک رفتار سے ہماری طرف بڑھ رہی ہیں۔ کے ایل ایم کو اپنی طرف بدھت دیکھ کر رابرٹ ریڈ پور چلایا ”ہٹ جاؤ! ہٹ جاؤ! کیپٹن گریز نے چیخ کر کہا ”ہم زن وے پر ہیں! ہم زن وے پر ہیں۔“

دوسری طرف کے ایل ایم کا کپتان وان زن ٹن بھی اپنی موت کو پان امریکن کے روپ میں سامنے دیکھ رہا تھا۔ دہشت میں پھٹی ہوئی اس کی آخری آواز یہ تھی ”اوہ میرے خدا یہ کیا ہو گیا“ یہ تو سامنے سے جہاز آ رہا ہے۔“ کپتان گریز نے آخری وقت پر جہاز کو ۳۰ ڈگری کے زاویے پر سڑوٹے ہوئے کھڑا سے نیچے کی کوشش کی لیکن اب وقت گزر چکا تھا کے ایل ایم کی رفتار اس قدر تیز تھی کہ بچاؤ کی کوئی صورت باقی نہیں رہی تھی۔ کیپٹن وان زن ٹن نے آخری کوشش کے طور پر اپنے جہاز کو نقصان اٹھانے کی کوشش کی۔ اس کا جھوٹ زن وے پر بھیجی ہوئی اس گہری لاش سے ملتا ہے جو کے ایل ایم کی دم زن وے سے گزرنے کی وجہ سے بنی تھی۔ اس کی یہ آخری کوشش ناکام ہوگئی اور زمین سے اٹھنے کے دو سینکڑہ بعد ہی کے ایل ایم ۴۵۸ کلومیٹر کی رفتار سے پان امریکن سے جا ٹکرایا۔ کے ایل ایم کے سامنے والے حصے نے پہلے پان امریکن کے کاک پٹ کی چھت اڑائی پھر درجہ اول کے ادنیٰ حصے کو ادھیڑتا ہوا لے گیا۔ اس کے بعد پروں کے نیچے انجن کی دیو بیکل مشین پان امریکن جہاز سے ٹکرائی۔ زیادہ تر مسافروں خوفناک تصادم کے پہلے سینکڑہ ہی جاں بحق ہو گئے اس ٹکرائے کے بعد دونوں جہاز خوفناک ٹکڑوں میں تقسیم ہو گئیں ساتھ سینکڑوں میٹر تک لڑھکتے چلے گئے۔ کے ایل ایم کا طیارہ ہزاروں ٹکڑوں میں تقسیم ہو گیا اور اس پر سوار افراد میں سے

مسز گلے جب کہتان کو محفوظ مقام تک پہنچا تو جی کو دوبارہ جہاز کی چٹلی لیکن اس وقت جہاز پر سب سے خوف کدھما کہ ہوا اور پورا جہاز شعلوں کی لپیٹ میں آ گیا۔ مسز گلے اپنی جان کی پرواہ کیے بغیر بار بار جہاز کے قریب گئی اور غمی افرا کو کھینچ کر اور سہارے دے دے کر محفوظ

اوه..... وہ ایک جبرو جٹ آگ کے شعلوں میں گھر اٹھنا نظر آ رہا ہے۔ نہیں وہ ایک نہیں دو جبرو جٹ ہیں..... پان امریکن سے رابطہ قائم کرنے کی کوشش کرو۔ بیلو کنٹرول ٹاور..... بیلو کنٹرول ٹاور کیا تم زن وے پر آگ لگی ہوئی دیکھ رہے ہو؟ فائر بریگیڈ کو بلاؤ فائر بریگیڈ کو بلاؤ۔“

یاد رکھیں یہ ہے شار اوڈر اسٹریٹس جو بیرویلان پر اس وقت کی صورتحال کا منظر کشی کر رہی تھیں۔ ایک چھوٹی سی امادی ٹیم فوراً جائے حادثہ پر پہنچی۔ لیکن وہاں اب ان کے کرنے کے لیے کچھ باقی نہیں بچا تھا۔ کے ایل ایم جیونا قابل شناخت ٹکڑوں میں بٹا ہوا تھا اور پان امریکن آگ کے ایک بہت بڑے الاؤ کی صورت میں نظر آ رہا تھا۔ جولوگ بھی زندہ بچے تھے وہ وہی تھے جنہوں نے حادثے کے بعد پہلے دو منٹ کے اندر اندر خود کو چپانے کی کوشش کی تھی۔ اس حادثے کی شاہدینو ہمیشہ شام کی ۳۵ سالہ ڈوتھی کلتے ہے۔ ڈوتھی کلتے پان امریکن میں سفر کر رہی تھی۔ اس نے کہا ”حادثے کے وقت جریزہ وہ بالا ہو گئی تھی لوگ رہا تھا جیسے میں سینکے کی طرح ہواؤں میں اڑ رہی ہوں۔ جب میرے اوسان بحال ہوئے تو میں نے محسوس کیا کہ میرے سر پر کھلا آسمان سے

مقام تک لائی۔ اس کا ایک بازو بری طرح زخمی تھا اس کا چہرہ چھلکا ہوا تھا لیکن اس نے ہمت نہیں ہاری اور آخری وقت تک انسانی جانیں بچانے کی تک و دو میں مصروف رہی۔ وہ اس وقت تک دیوانہ وار بھاگ دوڑ کرتی رہی جب تک اس نے یہ محسوس نہیں کر لیا کہ اب جہاز کے اندر کسی شخص کے زندہ رہنے کا کوئی امکان نہیں رہا۔ بعد میں سسز کھلے کو اس کی جرات مندی کے اعتراف کے طور پر بہادری کا تمغہ دیا گیا۔

..... اور یوں بم کے دھماکے سے شروع ہونے والی کہانی مختلف واقعات اور اسباب کے راستے پر چلتی ہوئی ۵۸۲ افراد کی المناک موت پر اختتام پذیر ہوئی۔

ہو ابازی کا تاریخی واقعہ

اس وقت رات کے تقریباً ڈھائی بجے تھے، شمالی فرانس کے قصبے ”یودیس“ میں لوگ گہری نیند سو رہے تھے۔ اچانک ایک غیر مانوس قسم کی گڑگڑاہٹ سنائی دی۔ کچھ لوگوں نے اپنے کمروں کی کھڑکیوں میں سے سر نکال کر باہر جھانکا۔ انہیں ایک عجیب ساخت کا دیویدیکل ہوائی جہاز فضا میں تیرتا ہوا نظر آیا۔ جہاز کی رفتار کافی حد تک سست تھی اور وہ خطرناک طور پر جھکے کھارہا تھا۔ کبھی کبھی جہاز کا سامنے والا حصہ زمین کی طرف جھکا ہوا محسوس ہوتا اور یوں دکھائی دیتا جیسے جہاز غوطہ لگانے کی کوشش کر رہا ہو۔ جہاز زمین سے خطرناک طور پر قریب تھا اور اس کی بلندی ۶۰ میٹر سے زیادہ نہیں تھی۔ دیکھتے ہی دیکھتے جہاز نواحی جنگل کے اوپر سے پرواز کرتا ہوا دنگا ہوں سے اوجھل ہو گیا اور لوگ اس جہاز میں بیٹھے مسافروں کے انجام کے بارے میں سوچنے لگے۔

۵ اکتوبر ۱۹۳۰ء کی اس شب کو فرانس کے قصبے کے اوپر سے گزرنے والا وہ جہاز ”R101“ تھا۔ یہ دیویدیکل جہاز برطانیہ نے حال ہی میں تیار کیا تھا۔ یہ وہ دور تھا جب جہازوں میں پرواز کے لیے انجنوں کے ساتھ بائیروجن گیس کی طاقت بھی استعمال کی جاتی تھی۔ ان دنوں جہازوں میں بہت کم مسافروں کے بیٹھنے کی گنجائش ہوتی تھی۔ زیادہ تر جہاز میں پچیس مسافروں کو لے کر پرواز کرتے تھے لیکن اس جہاز میں نسبتاً زیادہ مسافروں کے لیے گنجائش رکھی گئی تھی۔ اس جہاز کو ایک عمارت کی طرح آراستہ کیا گیا تھا۔ جہاز میں دو منبر لیس تھیں اور ہر کی منزل میں دونوں طرف قطاروں میں کیمین بنے ہوئے تھے۔ چلی منزل پر ۸x1۰ میٹر کا ایک وسیع لائن

تھا۔ یہ لاؤنج میز کرسیوں اور آرائش کے دوسرے سامان سے مزین تھا، چیمپت کو سہارا دینے والے ستونوں کے ساتھ خوبصورت پھولوں والی بیلیں چڑھائی گئی تھیں۔ لاؤنج کے ساتھ ایک گیلری تھی، گیلری کے ساتھ بہت بڑی بڑی کھڑکیاں تھیں جن سے باہر کا نظارہ کیا جاسکتا تھا۔ اس کے علاوہ ٹیلی منزل پر ایک وسیع ڈاننگ ہال ایک سرگرم نوشی کا مرکز چند باورچی خانے اور میزچوں کا ایک سلسلہ بھی تھا جو کچھ نیچے کنٹرول روم تک جاتا تھا۔ غرض یہ جہاز بناؤٹ کے لحاظ سے آج کل کے جہازوں سے یکسر مختلف تھا۔ دراصل اس قسم کے جہاز کا تصور سب سے پہلے ”کرز جہاز ساز کمپنی“ نے برطانیہ کی کنزرویٹو حکومت کو پیش کیا تھا، مین اس سے پہلے کہ اس منصوبے پر کچھ پیش رفت ہو سکتی، ۱۹۳۳ء میں کنزرویٹو پارٹی کی جگہ لیبر پارٹی برسر اقتدار آگئی جب لیبر پارٹی کے سامنے یہ منصوبہ پیش کیا گیا تو اس نے اس منصوبے کو بھی خالص سیاسی نقطہ نظر سے دیکھا۔ لیبر حکومت نے جہاز ساز کمپنی کو جہاز بنانے کی اجازت دو دے دی لیکن ساتھ یہ بھی فیصلہ کیا کہ اس قسم کے جہاز ایک کے بجائے دو بنائے جائیں گے دوسرا جہاز حکومت خود تیار کر دے گی۔ مکمل ہونے پر دونوں جہازوں کی آزمائش کی جائے گی اور جو جہاز ڈیزائن اور کارکردگی کے لحاظ سے بہتر ثابت ہوگا اس کو استعمال میں لایا جائے گا۔ اس فیصلے کے بعد دونوں کمپنیوں نے زور شور سے جہاز بنانے کی تیاریاں شروع کر دیں جو جہاز کرز کمپنی تیار کر رہی تھی اس کا ڈیزائن سرف ایجنٹر ہارلس ویلیس تھا اور اس جہاز R100 کا نام دیا گیا تھا۔ حکومت کی زیر سرپرستی بننے والے جہاز کا نام R101 تھا اور اس کا چیف ڈیزائنر لیفٹننٹ کرنل وکٹر تھا۔

دراصل جہاز سازی کا یہ مقابلہ سرمایہ داری اور سوشلزم کے درمیان ایک جنگ کی صورت اختیار کر گیا تھا۔ دونوں کمپنیاں اپنا پرواز رولگاری تھیں کہ وہ بہتر جہاز منظر عام پر لائیں۔ ۱۹۳۵ء میں دونوں جہازوں کے ڈیزائن تیار ہو گئے اور وہ آہستہ آہستہ تکمیل کے مراحل طے کرنے لگے۔ لیبر حکومت کے محکمہ ہوابازی کی وزارت نے فیصلہ کیا کہ وہ اپنے جہاز میں پٹرول سے چلنے والے، انجن کی بجائے ڈیزل انجن لگائیں گے۔ ان کا خیال تھا کہ پٹرول انجن ان کے جہاز کے

لیے خطرناک ثابت ہو سکتا ہے۔ کچھ لوگوں نے اعتراض بھی کیا لیکن حکام ہالے اپنا فیصلہ برقرار رکھا اور R101 میں آٹھ سلاخوں والے ڈیزل انجن لگا دیئے گئے۔ یہ انجن R100 کے انجنوں سے تقریباً دو گنا بھاری تھے اور کارکردگی میں بھی کم تھے۔ جہاز بناتے وقت اس پر بے دریغ میٹر میل صرف کیا گیا اور اس بات کا ہلکا دھیان نہیں دیا گیا کہ کثافت اور خوبصورتی کے چکر میں جہاز کا وزن ضرورت سے زیادہ ہو جائے گا۔ اس بات کا احساس اس وقت ہوا جب R101 کو پہلی آزمائش پر واز پر لایا گیا۔ آزمائش کے دوران پتا چلا کہ جہاز میں زمین سے اُٹھنے کی طاقت بہت کم ہے۔ اس طاقت کو بڑھانے کے لیے جہاز میں بہت سا غیر ضروری سامان اور آرائش کی تجویز بنائی گئی۔ اس کے باوجود جہاز کی استعداد میں خاطر خواہ اضافہ نہیں ہوا۔ آزمائش پر وازوں کے دوران اور بھی بہت سی تکنیکی خامیاں سامنے آئیں۔ یوں لگتا ہے کہ جیسے دونوں جہازوں کے ڈیزائنر حضرات اس معاملے کو اپنی عادت اور ان کا مسئلہ بنا چکے تھے، دونوں جہاز تقریباً پانچ سال تک تکمیل کے مراحل سے گزرتے رہیں۔ لیکن اس عرصہ میں دونوں ڈیزائنر میں سے ایک نے بھی کسی دوسرے ماہر سے مشورہ لینے کی ضرورت محسوس نہیں کی اور آخر کار ایک طویل خاموشی کے بعد ۱۹۳۰ء میں R101 کے تیار ہونے کا اعلان کر دیا گیا یہاں ایک واقعہ کا ذکر درج نہیں سے خالی نہ ہوگا۔ جون ۱۹۳۰ء میں R101 نے پینڈون کے شہر میں ہونے والی ایک بہت بڑی نمائش میں پرواز کا مظاہرہ کیا۔ ۱۰۰۰۰۰ سے زائد افراد مظاہرہ دیکھنے کے لیے موجود تھے۔ انہوں نے دیکھا کہ تقریباً دو میٹر لمبا اور پانچ لاکھ کلو بک فٹ ہائیڈروجن گیس سے بھرا ہوا دنیا کا عظیم ترین ہوائی جہاز آہستہ آہستہ ناقص بلند ہوا اور ان کے سروں پر پرواز کرنے لگا۔ پرواز کے دوران اچانک جہاز کو ایک جھٹکا لگا اور وہ غوطہ کھا کر تیزی سے زمین کی طرف آیا۔ لوگوں نے اس شاندار کرتب پر الٹھول کر داد دی۔ ابھی یہ کرتب مکمل بھی نہیں ہوا تھا کہ جہاز نے غوطے کے دوران ایک اور غوطہ کھینا۔ اس دفعہ وہ یو بیگل جہاز لوگوں کے سروں پر ڈیڑھ سو میٹر کی بلندی تک آ گیا۔ لوگ تعریف و توصیف سے ڈھنگے بھر سارے تھے لیکن وہ نہیں جانتے تھے کہ وہ کسی قدر سے خطرے میں ہیں۔

ان تمام کمرتنوں کے لیے پہلے سے کوئی منصوبہ بندی نہیں کی گئی تھی۔ دراصل جہاز بار بار کنٹرول سے باہر ہو رہا تھا اور پاکستان اسے گرنے سے بچانے کی کوشش کر رہا تھا۔ خدشا کر کے یہ ناکشہ پرواز ختم ہوئی اور جہاز زمین پر واپس آیا۔ بعد میں جہاز کے معائنے کے دوران پتا چلا کہ جہاز میں موجود ہائیڈروجن گیس کے قیظوں میں ۶۰ کے قریب سوراج ہو چکے تھے اور جگہ جگہ سے گیس خارج ہو رہی تھی۔ یہ مشن دیکھتے ہوئے نصابیہ کے ایک تجربہ کار انسپکٹر نے کہا تھا جب تک جہاز کے تمام نظام کو دوبارہ مکمل طور پر جانچا پرکھا نہیں جاتا میں پرواز سے موجودہ اجازت تا سے میں توسیع کرنے کے حق میں نہیں ہوں لیکن حکام بالانے اس تنبیہ کو کوئی اہمیت نہیں دی۔ دراصل بات یہ تھی کہ اب دونوں جہاز مکمل ہو چکے تھے اور ان کی سب سے کڑی آزمائش کے آخری مرحلے کے طور پر دونوں جہازوں کو ایک ایک طویل سفر دور تھا۔ راپنویت طور پر تیار ہونے والے جہاز کو اپنی پہلی پرواز پر کینیڈا جانا تھا اور وہاں سے واپس آنا تھا۔ دوسری R101 کو ہندوستان جانا تھا اور وہاں سے واپس آنا تھا۔

R100 اپنی طے شدہ تاریخ کے مطابق ۲۹ جولائی ۱۹۳۰ء کو کینیڈا کے لیے روانہ ہوا یہ جہاز بناوٹ اور خوبصورتی میں کسی حد تک R101 سے مات کھاتا تھا لیکن پرواز کے لحاظ سے یہ R101 سے زیادہ محفوظ تھا۔ اس جہاز نے کینیڈا اور کینیڈا سے واپسی کا سفر بخیر خوبی طے کر لیا۔ اب سرکاری جہاز R101 کی باری تھی۔ کچھ سمجھدار لوگ جہاز کے طے شدہ پروگرام کی سخت مخالفت کر رہے تھے لیکن ایک آدمی ایسا بھی تھا جو کسی مخالفت کو خاطر میں نہیں لارہا تھا۔ وہ ہر قیمت پر جہاز کو مقررہ وقت پر اڑانے کے حق میں تھا اور وہ شخص تھا محکمہ ہوا بازی کا ڈیریسز لاڈ تھا سن ۱۹۵۵ء سال کا ایک پرنسش اور غیر شادی شدہ شخص۔ وہ کسی حد تک مغرور اور خود پسند بھی تھا جو بات بھی اس کے منہ سے نکل جاتی وہ اس کو پچھری کی لکیر سمجھتا تھا۔ اس کے سر میں یہ سودا سایا تھا کہ ہر قیمت پر جہاز کو مقررہ پروگرام کے تحت ہندوستان لے کر جائے گا۔ دراصل تھامسن ہندوستان کا وائسرائے بننے کا خواب دیکھ رہا تھا اور اس سلسلے میں R101 کی کامیاب پرواز اس کی بہت مددگار ثابت ہو

سکتی تھی۔ تمام تر مخالفت کے باوجود تھامسن نے جہاز کو ہندوستان لے جانے کا فیصلہ کر لیا۔ ۱۳ اکتوبر ۱۹۳۰ء کی شام کو ۶ بج ۳۰ منٹ پر R101 ۵۴ مسافروں کے ساتھ کراچی کے لیے روانہ ہوا۔ جب یہ مسافر مسکراتے چہروں کے ساتھ جہاز میں بیٹھ رہے تھے تو ان کے دیم وگمان میں بھی نہ تھا کہ چند خوش نصیبوں کے سوا ان میں سے کوئی اب اس زمین پر دوبارہ قدم نہیں رکھ سکے گا۔ مسافروں میں سے ۳۸ افراد بڑے تھے جنہوں نے ۶ سال کی مسلسل کوشش کے بعد جہاز کو تیار کیا اور ان کے علاوہ دوسرے ۶ مسافروں نے غنیمتوں پر فائز حضرات تھے۔ ان افسران میں ایئر فیسری کے وزیر تھے ان کے علاوہ ایئر وائس مارشل مسٹر بریگیڈیئر تھے۔ جہاز کے کپتان۔ میجر جی ایچ سکاٹ کے میجر سکاٹ ہی اس سے پہلے R100 کو کینیڈا کی پرواز پر لے کر گئے تھے۔ انہوں نے R101 کی تکنیکی خامیوں بارے میں بہت سی افواہیں سن رکھی تھیں اگر وہ چاہتے تو با آسانی R101 کو اڑانے سے انکار کر سکتے تھے لیکن موت ان کو اپنی طرف کھینچ رہی تھی اس لیے انہوں نے R101 کو اڑانے کی حامی بھر لی۔

پرواز کے ڈیڑھ گھنٹے بعد رات کے آٹھ بجے جہاز لندن کی فضا میں تھا رپڈ سے موسم کا حال بیان کرتے ہوئے بتایا گیا کہ شبلی فرانس میں ۳۰ میل کی گھنٹی کی رفتار سے آندھی آنے اور گرج چمک کے ساتھ شدید بارش کا امکان ہے۔ جہاز کا کپتان۔ میجر سکاٹ یہ پیش گوئی سن کر پریشان ہو گیا اور اس نے اس سلسلے میں لاڈ تھا تھامسن سے مشورہ کیا۔ میجر سکاٹ کا خیال تھا کہ جہاز کو واپس لے جانا چاہیے۔ جہاز نے چونکہ اب تک خراب موسم میں پرواز نہیں کی تھی اس لیے میجر سکاٹ کے خدشات کا کافی حد تک درست تھے لیکن لاڈ تھا تھامسن پر تو ایک کیفیت طاری تھی۔ وہ ہر حالت میں آگے بڑھنا چاہتا تھا۔ اس کے حکم کے مطابق پرواز جاری رکھی گئی۔

آخروی ہوا جس کا فطرہ تھا۔ شبلی فرانس کے علاقے میں جہاز کو طوفان بارود باران نے گھیر لیا۔ کپتان نے جہاز کی رفتار آہستہ کر دی اور جہاز معمولی رفتار سے آگے بڑھتا رہا۔ پرواز کے ٹھیک سات گھنٹے بعد رات کے دو بجے تک جہاز نے صرف ۳۰۰ کلومیٹر کا فاصلہ طے کیا تھا۔

جہز کے اندر طوفان کی شدت کا صاف اندازہ دیا گیا جہز سہل تھا۔ جہز برابر جھپکے کھڑا تھا اور تیز ہوا جہز کے ڈھانچے پر مسلسل ضربیں لگا رہی تھی پہلے پہل جہز کے مسافروں میں تشویش کے آثار پائے جاتے تھے لیکن اب جوں جوں وقت گزرتا جہز باقی مسافر ہر قسم کے خطرے سے بے نیاز ہوتے جا رہے تھے۔ زیادہ تر مسافر اپنے اپنے کیمپوں میں پر کر آرام کرنے لگے تھے۔ اس وقت دو بنگ کر پانچ منٹ ہوئے تھے جب جہز کا پرانا اور خطرناک مرض اچانک نمودار کیا۔ جہاز کے سامنے والے حصے سے ایک جھلک اٹھ ایا اور اس کے ساتھ ہی نیچے کی طرف جھٹکیا۔ فورمیں بھری تھی اس وقت اکیلا سکریت نوشی کے کمرے میں بیٹھ تھا۔ اس کے سامنے رکھا ہوا گلاس اور بوتل لڑھک کر میز کے نیچے آگرے۔ ریڈیو پر غیر اعتراضی آہنی جینے سے جاگ تھا۔ تھوڑی دیر پہلے اس نے وائرس کے ذریعے برطانیہ پر پیغام بھیجا تھا "رات کا لڈ برکھنا کھنے سے بعد تمام مسافروں نے کچھ وقت خوش گپیوں میں گزارا اور اب سب اپنے اپنے کمروں میں آرام کے لیے چلے گئے ہیں۔" خیریت کا یہ پیغام سمجھتے کے بعد بھی اس نے وائرس سیت بند کیا تھا کہ جہز میں پہلا خوفناک جھٹکا محسوس کیا گیا۔ جہاز کے اندر موجود ہر شخص کے چہرے پر ہولناکیاں اُڑ رہی تھیں اور وہ سب ایک دوسرے کی طرف پھٹی ہوئی نگاہوں سے دیکھ رہے تھے۔ تھوڑی دیر بعد جہاز سنبھل گیا اور سبے ہوئے مسافروں نے اطمینان کا سانس لیا لیکن چند لمحوں کے بعد جہز کو دوسرا شدید جھٹکا لگا اور جہاز تیزی سے نیچے کی طرف گرنے لگا۔ جہاز کے نیچے ہموار کھیت تھی اور بائیں طرف درختوں کا ایک سلسلہ تھا۔ درختوں سے اس جہنم کے قریب ایک ۵۶ سالہ شخص الفریڈ رینیل شکاری جتو میں بیٹھا ہوا تھا۔ اس نے پسند اگرا کھ تھا اور خوش کا انتظار کر رہا تھا۔ اچانک اس نے اپنے اوپر انجنوں کی گڑگڑاہٹ سنی اس نے اوپر نگاہ ڈالی اور اپنے آپ کو درختوں کے نیچے کر لیا۔ وہاں سے اس نے تنہا وہ منظر دیکھا جس نے پوری دنیا کو ہلا کر رکھ دیا۔ اس کا کہنا ہے "R101 سیدھا اور متوازی بار بار تھلکیں زمین سے اس کی بلندی بہت کم تھی تب اچانک جہز کو جھٹکا لگا اور اس کا پوچھ والا حصہ نیچے کی طرف جھک گیا۔ میں نے دیکھا کہ جس جگہ پر بڑے بڑے لفظوں میں

R101 لکھا ہوا تھا اس جگہ سے ذرا آگے جہز کی ٹوک پر سے کپڑا پھٹ گیا تھا۔ اس بجھے ہوئے حصے میں سے ہائیز ورجن ٹیس بڑی سرعت کے ساتھ باہر نکل رہی تھی اور باہر کی ہوا اندر جاری تھی۔ جہاز مسلسل نیچے کی طرف گر رہا تھا۔"

جہز کے اندر فرسٹ آفیسر آتھرسٹون نے سٹروول روم کی کھڑکی سے باہر جھانکنا زمین تیزی سے اس کو اپنی طرف آتی محسوس ہوئی۔ وہ سمجھا کہ جہز اب زمین پر گرنے والا ہے۔ اس نے چیخ کر اپنے ساتھی سے کہا بھاگ کر چھپو جاؤ اور مسافر وں کو خبردار کرو کہ جہز تباہ ہونے والا ہے۔ اس کا ساتھی بھاگ کر جہاز کے پچھلی طرف گیا اور دہشت سے بھیجی ہوئی آواز میں چیخا "ہم گر رہے ہیں ہم گر رہے ہیں۔"

روٹیل جو جہز کے باہر سے سارا منظر دیکھ رہا تھا اس کا کہنا ہے کہ دیوینیل جہز کی کھل کھل پرندے کی طرح زمین کی طرف آ رہا تھا۔ زمین پر گرنے سے پہلے ہوائی ایک لہر آئی اور اس کے پوری شدت سے جہاز کو زمین پر پھینچ دیا۔ جہز کے گرنے کے ساتھ ہی ٹیس تیزی سے ساتھ خارج ہونے لگی اور پھر اچانک خوفناک دھماکوں کا سلسلہ شروع ہو گیا۔ پہلے چند چھوٹے دھماکے ہوئے پھر آٹھوں کو خیرہ کر دینے والی چمک پیدا ہوئی اور تب وہ ہولناک دھماکوں کے ساتھ پورا جہاز آگ کی لپٹ میں آ گیا۔ ۵۴ افراد ہلاک ہوئے جو ۱۶ افراد ہلاک اپنی جائیں بچا سکے ان کا احوال مندرجہ ذیل ہے:

انجینئر "کمز" اندھا بھو چکا تھا انداز سے سے دروازے کی طرف اپکا خوش قسمتی سے دروازہ کھلا ہوا تھا اس نے باہر جھانک لگا دی۔ وہ کھیت میں گرا اور تیزی سے ایک جانب بھاگتا چلا گیا۔ اس کے ساتھی "اسبرٹ کٹ" نے جب اپنے کیمپ سے باہر آنے کی کوشش کی تو اس نے دیکھا کہ کیمپ کا دروازہ ایک آہنی شہیر سے رک رہا ہے پہلے تو وہ بہت ہار بیٹھا۔ پھر اس نے آگ میں دیکھتے ہوئے شہیر کو ٹنگے بھانوس سے پکڑا اور پوری قوت سے دھکیل کر اپنے لیے راستہ بنا لیا۔ وہ انجینئر "ہنکس اور رینیل" کے کیمپ کو چاروں طرف سے آگ نے گھیر لیا۔ باہر نکلنے کا راستہ منہ دو تھا۔ انہوں نے آٹھیں بند کر لیں اور موت کا انتظار کرنے لگے تب اچانک ایک عجزہ رونہ ہوا۔ ان کے سروں پر پانی کا ایک ٹینک آگ کی حدت سے بجھ گیا اور اس کے پانی سے ارنگر،

سے شعلے سرد پڑ گئے۔ انہوں نے جھلائیں لگائیں اور بھاگ نکلے۔

فور میں بہری کچھ ابھی تک سگریٹ نوشی کے کمرے میں بیٹھا ہوا تھا۔ جلتی ہوئی چھت اس کے اوپر آن گری۔ وہ فرش پر لیٹ گیا اور پھر بیٹھتا ہوا ایک سوراخ میں سے باہر کود دیکھا۔ زمین پر گرتے ہی وہ اندھا دکھیت میں بھاگنے لگا چنانکہ اس نے اپنے ساتھی ریڈ یو آ پر پیر آرتھی کی چیخ و پکار سنی۔ آرتھی ابھی تک کپڑے کی عظیم الشان غلاف کے اندر تھا اور اس میں سے باہر نکلنے کے لیے دیوانوں کی طرح ہاتھ پاؤں چلا رہا تھا۔ اس نے کپڑے کو بار بار دانتوں سے کاٹنے کی کوشش کی لیکن کامیابی نہیں ہوئی۔ کچھ ارادے کو مضبوط کرتے ہوئے اس کی مدد کے لیے بڑھائیں اس وقت اچانک آگ کا ایک شعلہ لپکا اور اس نے کپڑے میں سوراخ کر دیا۔ آرتھی ایک لمحہ ضائع کیے بغیر اس سوراخ میں سے کود کر باہر آ گیا۔ کچھ نے اس کا ہاتھ پکڑا اور دونوں اندھا دھند بھاگتے چلے گئے۔ اس اندوہناک واقعہ کا اگلوں کا شاید ”روٹیل“ ابھی تک درختوں کے جھنڈ کے پاس کھڑا تھا۔ یہ سارا خوفی ڈراما اس سے صرف ۱۰۰ میٹر کے فاصلے پر کھیلنا جا رہا تھا۔ اس کا کہنا ہے کہ میں نے جلتے ہوئے جہاز میں پھنسے ہوئے لوگوں کی دلگراش چھینیں شیں۔ موت ان پر پوری طرح حاوی ہو چکی تھی لیکن وہ ابھی سبکی مدد کے لیے پکار رہے تھے۔ شعلے آسمان سے بائیں کر رہے تھے اور حدت اس قدر زیادہ تھی کہ میرے لیے دہاں پر ٹھہرنا ناممکن ہو گیا تھا۔ میں نے آخری بار جلتے ہوئے جہاز کی جانب دیکھا اور جتنی چیز بھاگ سکتا تھا بھاگ نکلے۔“

اور یوں ہندوستان کا ”مستقبل کا داسرا“ اپنی تمام تر تہمت دھرمی اور خود پسندی سمیت فرانس کے ایک کھیت میں ۴۷ دوسرے افراد کے ساتھ لقمہ اجل بن گیا۔

چوٹی کا آسیب

ایک عمر سیدہ عورت نہایت دشوار گزار پہاڑی راستے پر سفر کرتی ہوئی ایک بلند چٹان پر پہنچتی ہے۔ یہ ایک سنسان جگہ ہے وہ کتھی ہی دیر ایک جگہ کھڑی پتھر پلے زمین کے اس خالی قطعہ کو دیکھتی رہتی ہے۔ اس کی آنکھوں میں آنسو تیر رہے ہیں اور ہونٹ دعائیا انداز میں متحرک ہیں پھر دھوپ غائب ہو جاتی ہے بادل گر جتے ہیں اور موسلا دھار بارش ہونے لگتی ہے لیکن وہ اسی جگہ ہے جس وحرکت کھڑی ہے اس کے ساتھ آنے والا ایک نوجوان بڑے احترام سے اس کے کندھے پر ہاتھ رکھتا ہے، عورت جیسے تھکے قدموں سے اس کے ساتھ چل دیتی ہے لیکن وہ اب بھی مزمزم کر چٹان کی طرف دیکھ رہی ہے یہ عورت یونانی شہزادی ماریا ہے۔ ماریا نے پچھلے دنوں وفات پائی ہے۔ آج سے کئی سال پہلے اس کے محبوب خاوند شہزادہ ایڈورڈ آنگلو نیڈرلینڈ کا ریلوے اسٹیشن سے ٹکرا کر پاش پاش ہو گیا تھا۔ شہزادہ ماریا برساں لندن سے چل کر سکاٹ لینڈ کے اس دور افتادہ علاقے میں آئی تھی اور اس جگہ کو دیکھتی تھی جہاں اس کے خاوند نے زندگی کی آخری سانسیں لی تھیں۔

یونانی شہزادی ماریا اور برطانیہ کے شاہی ڈیوڈ ایڈورڈ کا رومان اپنی مثال آپ تھا۔ وہ دیوانگی کی حد تک ایک دوسرے کو چاہتے تھے۔ شہزادہ ایڈورڈ نے شہزادی کی خاطر ان گنت مخالفتیں مول لیں اور اس سے ملنے کے لیے کئی بار دروازہ کا سفر کیا۔ آخر کئی ایک کٹھن مرحلوں سے گزرنے کے بعد نومبر ۱۹۳۳ء میں دونوں کی شادی ہو گئی۔ شادی کے بعد بھی ان کی محبت میں کوئی فرق نہیں

یہ ہرگز رونے والا دن کی جاہت میں اضافہ نہ کر رہا۔

۱۹۳۹ء میں شہزادے کو بطور گورنر جنرل آسٹریلیا بھیجنے کی تیاریاں کی جا رہی تھیں جب دوسری عالمی جنگ کا آواز ہو گیا۔ شہزادہ نے بدلے ہوئے حالات کے پیش نظر حکومت سے مطالبہ کیا کہ اسے کوئی ایسا کام سونپا جائے جس سے وہ کئی دفعہ مباح میں بھر پور حصہ لے سکے۔ خیال تھا کہ اسے بحریہ میں شامل کر دیا جائے گا کیونکہ وہ جنگ سے پہلے دو سال بحریہ میں خدمات انجام دے چکا تھا۔ توقع کے برعکس اسے شان افیڈ میں شامل کیا گیا اور امدادی شیعہ میں بطور مرہب کیپٹن تعینات کر دیا گیا۔ شہزادہ نے اپنا فرض بری خوش اسوئی سے انجام دیا۔ وہ ایک خوش پوش اور باذوق شخص تھا۔ ڈیوٹی کے دوران وہ خود کو ایک عام آدمی سمجھتا تھا لیکن اس کی ذہانت اور صلاحیت دیکھ کر اس کے ساتھی اس کے گرد ویدہ ہو جاتے تھے۔ وہ ایک چاق و چوبند جسم کا، لک تھا۔ ۱۹۴۲ء میں اس کی عمر ۳۹ سال کے قریب تھی لیکن وہ اپنی عمر سے کہیں ودھائی دیتا تھا۔

۱۴ اگست کو کنینس خاندان نے اپنے پرستار کنگھم شائر کے آبائی گھر میں ایک زبردست تقریب کا اہتمام کیا۔ اس تقریب کے بعد شہزادے کی نومولود بیٹی کو "ایسیاٹی بنائے" کی رسم بھی ادا کی جاتی تھی۔ شہزادہ ایلڈورڈ نے اپنے بدسرت دونوں بھائیوں پر گزرا کر ان کے لیے تین ہفتے کی چھٹی لے لی۔ شایہ جڑ سے ایک نہایت قریبی ذرائع کا کہنا ہے کہ شہزادہ ایلڈورڈ ان دنوں بہت مسرور تھے۔ میں نے زندگی میں کبھی انہیں اتنا خوش نہیں دیکھا۔ دو ہفتے تک وہ بہت خوش رہے لیکن پھر بعد دونوں تقریبات انجام کو پہنچ گئیں اور ان کی چھٹیوں ختم ہونے کے قریب آگئیں تو وہ اداس رہنے لگے۔ ان کی اداسی گھروالوں کی سمجھ سے بالاتر تھی۔ ان دونوں کا ایک واقعہ بہت اہم ہے لیکن اس سے پہلے شہزادے کو پیش آنے والے دے کا ذکر ہو جائے۔

جب شہزادہ دوبارہ ڈیوٹی پر حاضر ہوا تو اسے فوراً ایک امدادی دورے پر جانا پڑا۔ یہ دورے کے مطابق وہ اپنے مہمے کے ساتھ ۲۴ اگست کو "الفر رڈو گن" سے بحری اڈے پر پہنچا۔ وہاں سے ۲۲۸۰ سکواڈرن کے "سنڈر لینڈ" طیارے میں سے دس ارکان کے ساتھ آئی

لینڈ کی طرف روانہ ہوا۔ یہ سنڈر لینڈ حیارہ ایک عام سا طیارہ تھا۔ شہنشاہی فضا نیے سے دوسرے طیاروں کی طرح اس میں کوئی خاص سہولتیں نہیں تھیں مگر اس کی تھیں۔ ٹنڈ کے دس ارکان میں ایک سینکڑ پائلٹ "ڈورڈ ٹو پریئر" جن ہندوستانی ایک بیوٹیفیل "ایب انجینئر" اور ایک فزیشن تھا۔ طیارے کا پائلٹ آسٹریلیا کا ۲۵ سالہ کون تھا۔ کون ایک نہایت ہوشیار پائلٹ تھا اسے بحرا کا مل اور بحیرہ روم پر پرواز کا وسیع تجربہ تھا کہ جب بدستار کے شہزادہ شای فضا نیے کے بہترین پائلٹ کی معیت میں پہلا دورہ کیا۔ ہفتہ روزہ مسافرت کے دوران ۲۵ سب کا دورہ کیا۔ پہلے کوئی پرواز ساڑھے تین بجے تھا۔ تمام ریلوے جواڑوں کو بدستار اور بحریہ بدستار کے سڑے میں گئے۔ چوتھی صبح کو تھی خراب تھی۔ کچھ نہیں تھا۔ پہلی مسافر کرانی جائیں۔ شہنشاہی کات لینڈ میں خراب موسم کا پہلا دن تھا۔ پریزیدنٹ اور شہزادہ بھی بدستار میں جاری تھیں۔ لہذا ایک کوئی وجہ نظر نہیں آتی تھی کہ سنڈر لینڈ اپنے ایک دور مسافروں کو لے کر پرواز نہ کرتا۔ حیارے کو ۹۰۰ میل کا سفر ۱۱ گانٹ کی رفتار سے کوئی سات گھنٹے میں طے کرنا تھا اس طویل پرواز کے لیے طیارے کی خفیاں ایندھن سے بھری گئی تھیں اور راستے میں جنجن کی آبدوزوں کے امکان کے پیش نظر دافر مقدار میں گولہ پروا بھی طیارے میں رکھ دیا گیا تھا۔ طیارے نے پوری گنجائش کے مطابق ساحل سے ساتھ ساتھ سمندر پر اڑنا شروع کر دیا۔ پروگرام کے مطابق جہاز اسی طرح سمندر سے اوپر پرواز کرتے ہوئے "جوہن اور گرائس" نامی مقام تک جاتا تھا۔ یہاں سے ایک موڑ کاٹنے کے بعد ساحل سمندر کے اوپر پرواز کرتے ہوئے سیدھ جزیرے کا رخ کرنا تھا۔ یہ سبنا ایک طویل راستہ تھا لیکن اس کا انتخاب اس لیے کیا گیا تھا کہ زید ووزن ہونے کی وجہ سے سنڈر لینڈ قسم کا طیارہ فضا میں من سب حد تک بلند نہیں ہو سکتا تھا۔ مختصر راستہ چونکہ اونچی چٹانی حایوں سے انا ہوا تھا اس لیے طیارے کو طویل میل محفوظ راستے پر ڈالایا گیا تھا۔

طیارہ ٹھیک ٹھاک پرواز کر رہا تھا۔ ۱۳۰۰ فٹ کی بلندی پر پہنچ کر ۲۰۰ فٹ پر ایک بادلوں نے نرنے سے ٹکرایا لیکن آگے جا کر نرنہ بند بادلوں نے اسے گھیر لیا۔ کپٹن وون طیارے کو بچھڑنے

لے آیا۔ اس علاقے میں کافی دھندھی اور زیادہ دور تک دیکھنا ممکن نہیں تھا۔ غیر محسوس طور پر طیارہ ساحل کی طرف کسک رہا تھا۔ یہاں تک کہ وہ سمندر کو چھوڑ کھٹکی کے اوپر پرواز کرنے لگا۔ یہی پائلٹ گودن کی غلطی کا لمحہ تھا۔ تھوڑی دیر تک طیارہ سلامتی سے پرواز کرتا رہا لیکن یہ سلامتی دیر پا نہیں تھی۔ ہرے بھرے میدانوں اور سرخ چٹانوں والے مکانون سے چند میل آگے ”ایگل راک“ یعنی عقابوں کی چٹان دھند کی دہیز چادر میں لپی ان کا انتظار کر رہی تھی۔ یہ چٹان دراصل ایک چھوٹے پہاڑی سلسلے کا حصہ تھی۔ ارد گرد کی پہاڑیوں سے یہ قریباً ۹۰۰ فٹ بلند تھی۔ علاقے کے لوگ اسے سیب زدہ قرار دیتے تھے اور بھول کر بھی ادھر کا رخ نہیں کرتے تھے لیکن شاہی فضائیہ کا طیارہ ان تمام باتوں سے بے خبر اپنے انجام کی طرف بڑھ رہا تھا۔ پیچھے قریب ایک ہزار فٹ کی گہرائی میں دھند کے مرغولوں کے درمیان کہیں کہیں روزمرہ زندگی کی جھلکیاں نظر آ رہی تھیں۔ چمنیوں سے دھواں نکل رہا تھا، ٹیبلر بکریوں کے ریوڑ میدانوں میں چر رہے تھے۔ سمندر کے اوپر اُستاد دینے والے سفر کے بعد غلے کے لیے یہ ایک دلچسپ نظارہ تھا۔... اور تب اچانک ”ایگل راک“ ان کے سامنے اُٹھری ہوئی۔ شاہی فضائیہ کے مشاق پائلٹ نے یور کھینچے اور جہاز تیزی سے اوپر اُٹھتا چلا گیا۔ جہاز چٹان کے اوپر سے گزر کر اوپر پھر اُستاد ہست اس کی بلندی کم ہونے لگی لیکن چٹان نہیں ٹھہر ہوئی تھی۔ چٹان کا دوسرا حصہ ان سے چند سینکڑوں فٹ کے فاصلے پر موجود تھا۔ یہ حصہ اصل چٹان سے بلندی میں صاف کم تھا۔ سوچنے کی بات ہے کیا پائلٹ اس بات سے بے خبر تھا کہ اُنھی وہ مکمل طور پر چٹان کے اوپر سے نہیں گزرا۔ یقینی بات ہے کہ اس کو اصل تھا۔ شاہی فضائیہ کا ایک ماہر ترین ہواباز اتنا بے خبر نہیں ہو سکتا۔ پھر یہی بات سمجھ میں آتی ہے کہ پائلٹ گودن نے جہاز کی کم ہوتی ہوئی بلندی کا نوٹس نہیں لیا پھر جب اس نے چٹروں کی دیوار کو اپنی آنکھوں کے سامنے دیکھا تو اس نے جہاز کو اوپر اُٹھانے کی سر توڑ کوشش کی۔ لیکن اس بات کو سمجھتا تھا کہ... طیارہ اتنی صلاحیت نہیں رکھتا تھا کہ اتنے تھوڑے وقت میں اوپر اُٹھ سکے۔... پائلٹ اور سینکڑوں پائلٹ چیختے... اور چوتھی نہ کر سکے۔ جہاز کے گیارہ مسافروں میں سے صرف ایک شخص

زندہ بچا۔ یہ برطانوی شہزادہ اور مستقبل کا آسٹریلیائی گورنر جنرل ایڈورڈ تھیں تھا۔ اس کا نام جیک تھا ’وہ ہندوئی تھا اور جہاز کے عقب میں پوزیشن لے بیٹھا تھا۔ اس کا کہنا ہے ”میرا بچہ کسی معجزے سے کم نہیں۔ مجھے کچھ چاتھیں چلا جہاز کس وقت چٹان سے ٹکرایا۔ میں جہاز کے دم والے حصے میں بیٹھا تھا اچانک ایک جھکاکھٹا محسوس ہوا اور میں نے خود کو سرخ چٹانوں والی جھاڑیوں میں پایا۔ مجھے وہ سارا منظر خواب کی طرح نظر آتا ہے۔ میری ہاتھوں میں وردی شدہ بیٹھیں اُٹھ رہی تھیں۔ میں نے ڈوبتی ہوئی نگاہوں سے دیکھا، میرے ارد گرد میرے ساتھیوں کی بے حس و حرکت لاشیں پڑی ہوئی تھیں۔ میں ایک بار پھر بے ہوش ہو گیا۔ جب دوبارہ ہوش آیا تو میرے جسم کے جلے ہوئے حصوں میں زبردست تکلیف محسوس ہو رہی تھی۔ مجھے ایسا ہے کہ میں نے خود کو گھٹیت گھسات کر جہاز کے بلے سے نکالا۔ چند قدم چل کر میں نے جائے حادثہ کی طرف دیکھا۔ میری خوش قسمتی تھی کہ جہاز کا دم والا حصہ اصل بلے سے ٹکھڑا ہو گیا تھا۔ میرے بچنے کی جیہ بھی یہی تھی۔ میری ہاتھوں میں شدہ بدن ہورہی تھی، میں نے بڑی کوشش کے ساتھ اپنے بوٹ اور چٹون اُتار دی۔ اسی حالت میں نمجانے کب تک چلا رہا۔ بعد کے واقعات خواب کی مانند ہیں۔ کچھ مہربان کسانوں کا ملنا۔... مجھے اُٹھا کر گھر لے جانا۔ پھر زخموں کی مرہم پٹی اور دھوئی کی باتیں... اور پھر ایک گہری نیند۔ دھند میں لیپے ہوئے یہ واقعات میرے ذہن پر نقش ہیں۔“

جیک کو اُٹھا کر گھر لائے والے انھیں مقامی کسان ڈیوڈ مورلین تھا۔ وہ ایک سمجھدار شخص تھا۔ اسے معلوم تھا کہ گہری دھند اور خراب موسم کی وجہ سے جہاز کو تلاش کرنے کی کوشش بے سود ہوگی۔ گاؤں والوں کو جیک کی نگہداشت کا کہہ کر اس نے اپنی گاڑی نکالی اور بارش میں دشوار گزار راستے پر سفر کرتا ہوا نذر کی قہقہے ”میری ڈیل“ پہنچا۔ حادثہ کی اطلاع ملتے ہی ہر طبقہ زندگی سے تعلق رکھنے والے لوگ امدادی کارروائیوں میں ہاتھ باندھنے کے لیے ”ایگل راک“ کی طرف روانہ ہو گئے۔ ایک مقامی ڈاکٹر کی خدمات بھی حاصل کر لی گئی تھیں۔ ڈاکٹر کے کرنے کے لیے وہاں کچھ نہیں تھا۔ چٹروں کے درمیان ایک طرف شہزادہ ایڈورڈ کی لاش پڑی تھی۔ اس کے

بند سکون چہرے سے اندازہ ہوتا تھا کہ اسے زیادہ تکلیف برداشت نہیں کرنا پڑی۔ اس کی وردی کی آستین پر "ایزکوڈور" کا نشان واضح طور پر نظر آ رہا تھا۔ اس کی کلائی پر پلاٹیم کی گھڑی بندھی تھی۔ پرواز کے ٹھیک ۳۲ منٹ بعد گھڑی بند ہو گئی تھی۔

حادثے کے بعد تحقیقات کا عمل شروع ہوا۔ ماہرین حیران تھے کہ پائلٹ گون سے ایسی فاشنٹلی کیوں سرزد ہوئی۔ اسے خاص طور پر پابند کیا گیا تھا کہ وہ سمندر کے اوپر پرواز کرے جہاز کیلرک سے ڈھرنک ترین حالات میں۔ بالترس اس کی منتقلی کا مہم چاروتیو جی تھی تو باقی نو اوقات اس ڈھرنک فلیٹ سے باز رکھتے تھے۔ آخر وہ سب سب ثنائی نقصانیے نے پیش و رہنہ مند تھے۔ تحقیقاتی رپورٹ جولے ۱۹۴۲ء کو پارلیمنٹ کے دارالعوام میں پیش کی گئی، دو نکات پر خاص طور پر زور دیا جی تھی۔ اول یہ کہ پائلٹ جہاز کو غلط راستے پر لے جا رہا تھا اور اس نے پہاڑی دیوار سے ٹپکنے کے لیے جہاز کو مناسب بلندی پر نہیں رکھا تھا۔ دوم یہ کہ موسم اور جہاز کی مشینری اس حادثے کی ذمہ دار نہیں تھی۔ حادثے کے وقت جہاز کے کل پرزے ٹھیک کام کر رہے تھے۔ اس رپورٹ میں بھی حادثے کا ذمے دار پائلٹ ہی نظر آتا ہے لیکن کچھ لوگوں کا کہنا ہے کہ ساری ذمے داری صرف پائلٹ پر نہیں ڈالی جاسکتی۔ وہ یہ نقطہ بیان کرتے ہیں کہ شہزادہ ایڈورڈ نے محکمہ موسمیات کی اطلاعات کو یکسر نظر انداز کرتے ہوئے پرواز کرنے پر اصرار کیا تھا لیکن اس بات سے بھی صورتحال کی وضاحت نہیں ہوتی۔ سب جانتے ہیں کہ زیادہ تر ہوابازوں اور خاص طور پر گون جیسے ہوابازوں کو ان کی مرضی کے خلاف پرواز پر مائل نہیں کیا جاسکتا۔۔۔ پھر اس ایلیے کی کیا وجہ ہو سکتی ہے۔ جہاز بھی جھٹکی طور پر بالکل ٹھیک تھا۔ حملہ بھی پر طانیے کے چوٹی کے منہ مندوں پر مشتمل تھا اور پھر ایک سوال یہ بھی پیدا ہوتا ہے کہ جہاز اس خطرناک موسم میں خطرناک وزن کے ساتھ خطرناک ترین چوٹی کے اوپر سے گزرنے کی کوشش کیوں کر رہا تھا؟

کیا اس چوٹی کے آسیب نے جہاز کو اپنی طرف کھینچ لیا تھا۔ یہاں پر شاید اس واقعے سے کچھ روشنی پڑے جو شاہی جوڑے کی ایک مقرب ہستی کے حوالے سے بیان کیا جاتا ہے۔

حادثے سے چند روز پہلے ایک رات شہزادہ ایڈورڈ اچانک جاگ گئے۔ انہوں نے سہا کہ بال کمرے میں رکھی ہوئی ان کی تصویر گر گئی ہے۔ انہوں نے اس کے گرنے کی آواز سنی تھی۔ پہلے تو ہم نے اسے ان کا کوئی خواب جانا لیکن جب وہاں جا کر دیکھا گیا تو ان کی تصویر کا فریم واقعی فرش پر گر کر ٹوٹ چکا تھا۔ دوسرے روز تصویر کی مرمت کے کچھ کارنس پر سجاد یا گیا لیکن جبریت انگیز اتفاق یہ ہوا کہ دوسری روز قصہ بیا ایک حادثہ کی غلطی کی وجہ سے پھر ٹوٹ گئی۔ اس دفعہ تصویر شہزادہ کی اطلسی میں جی مرمت کر، یا گیا۔ جس روز حادثہ پیش آیا اس روز شہزادہ کی ماریو کے ہاتھوں تصویر پھر ٹوٹ گئی

انپکڑ کی طرف دیکھ رہے تھے۔ انپکڑ کی مایوس نگاہیں دور دور تک پھیلے سرخ کھیتوں کا جائزہ لے رہی تھیں۔ وہ جان چکا تھا آئر لینڈ اپنی تاریخ کے بدترین قحط کی نذر ہونے والا ہے۔ گلیوں اور سڑکوں پر بھوک سے کھٹکے ہوئے ہزار ہا انسانی ڈھانچے اس کی نگاہوں میں گھوم گئے۔

دراصل آئر لینڈ کے اس خوفناک قحط کے لیے ایک عرصے سے راستہ ہموار ہو رہا تھا۔ آبادی میں اضافے کی شرح تیزی سے بڑھ رہی تھی۔ ذرائع نقل و حرکت محدود تھے اور قابل کاشت زمین کو صحیح طور پر استعمال نہیں کیا جا رہا تھا۔ ان دنوں آئر لینڈ کی سب سے بڑی فصل آلو تھی۔ ملک کی زیادہ تر آبادی کا انھماکار آلو پر تھا۔ آلو کی کاشت سے چونکہ کم رتبے اور کم محنت سے زیادہ پیداوار حاصل کی جا سکتی ہے اس لیے کسانوں کو آلو اگانے سے سوا اور کوئی کام نہیں تھا۔ آلو کھانا

کھا کر آئرش باشندے کمزور و مست ہو رہے تھے۔ دراصل انیسویں صدی کے پہلے نصف میں بعض سیاسی اور معاشی وجوہ کی بناء پر آئر لینڈ کی قابل کاشت زمینیں چھوٹے چھوٹے ٹکڑوں میں تقسیم ہونا شروع ہو گئی تھیں۔ ان ٹکڑوں کے مالکان اپنی زمین کا ششکاردوں کو لگان پر دے دیتے تھے۔ کاشتکاروں نے آلو کی فصل میں بہت فائدہ دیکھا۔ اس کی پیداوار گندم کے مقابلے میں تین چار گنا زیادہ تھی اور پھر یہ کام محنت طلب بھی نہیں تھا۔ آلوؤں کو ذخیرہ کرنا بھی آسان تھا۔ انہیں کھیت کے اندر بھی چھوڑا جا سکتا تھا۔ غرض آلو پر کاشتکار با آسانی خوشحال زندگی گزارنے لگے۔ خوشحالی کی وجہ سے جلد جلد شادیاں ہوئیں اور آبادی میں اضافہ ہونے لگا۔ ۱۸۴۵ تک آئر لینڈ کی آبادی ساڑھے آٹھ ملین ہو چکی تھی۔ ساڑھے آٹھ ملین میں سے ایک تہائی افراد کی گزر بسر صرف اور صرف آلو پر تھی۔ ملک کی معیشت دن بدن کمزور ہو رہی تھی، صنعت و حرفت کی طرف عوام کا رجحان نہ ہونے کے برابر تھا۔ وہ اپنا سب کچھ زراعت کو بھروسہ کرتے تھے۔ ایک بہت بڑے طبقے کے لیے آلو ہی سب کچھ تھا۔ اس طبقے کو اگر آلو سے محروم کر دیا جاتا تو ان کے پاس جینے کا کوئی راستہ نہیں تھا۔ ایک جرمن سیاح جو قحط سے دو سال قبل اس علاقے میں گیا تھا اپنی یادداشتوں میں لکھتا ہے۔

”میں نے کسی یورپی ملک میں اتنا گھٹیا معیار زندگی نہیں دیکھا تھا آئر لینڈ میں بہت۔“

آلوؤں کا روگ ۲۰ لاکھ آدمیوں کو کھانا گیا

یہ ۱۸۴۶ء کا واقعہ ہے۔ جولائی کی آخری تاریخیں تھیں۔ آئر لینڈ کے مضافاتی علاقوں میں آلو کی فصل پکنے کو تیار تھی، موسم سازگار تھا۔ کسانوں کے چہرے مطمئن اور شادمان نظر آ رہے تھے۔ انہیں امید تھی کہ اس دفعہ فصل کافی اچھی رہے گی۔ مارٹن نامی ایک زرعی انپکڑ ایک دن ”کورک“ کے ایک گاؤں میں گیا۔ کھیتوں کے درمیان سے گزرتے ہوئے ایک جگہ وہ ٹھٹھک کر ٹک گیا۔ گھٹنوں کے بل جبکہ کروہ آلو کے ایک پودے کو بغور دیکھنے لگا۔ پودے کے سبز پتے پر خاکی رنگ کا ایک باریک دھبہ نظر آ رہا تھا۔ انپکڑ کی آنکھوں میں تشویش کے سائے لہرانے لگے۔ وہ کھیت کے اندر گھس گیا، اس نے جلدی جلدی کئی پودوں کو الٹ پلٹ کر دیکھا۔ اب اس کے چہرے پر بیچانی کیفیت نظر آ رہی تھی۔ آلو کے تمام پودوں پر خاکی رنگ کے چھوٹے چھوٹے دھبے نمودار ہو چکے تھے۔ انپکڑ اپنے دونوں ساتھیوں کو ہیں حیران کھڑا چھوڑ کر ایک دوسرے کھیت میں گھس گیا۔ دوسرے سے تیسرے اور تیسرے سے چوتھے اس نے کئی کھیتوں کا چکر لگایا پھر وہ تقریباً بھاگتا ہوا واپس پہنچا۔ اب کچھ دیہاتی بھی انپکڑ کی گاڑی کے گرد جمع ہو چکے تھے۔ اس کے دونوں ساتھی سوالیہ نظروں سے اس کی طرف دیکھ رہے تھے۔ ”بیماری پھر نمودار ہو گئی ہے۔“ انپکڑ نے گھمبیر لہجے میں اعلان کیا۔ کسانوں کے چہرے ایک دم تاریک نظر آنے لگے۔ وہ منہ کھولے

چھوٹے سے دھبے کی صورت میں پودے کے پتے پر نمودار ہوتی تھی۔ یہ دھبے سائز اور تعداد میں بڑھتے جاتے تھے۔ یہاں تک کہ پتے سیاہی مائل ہو جاتے تھے۔ پودا اتنا کمزور ہو جاتا تھا کہ ہاتھ لگانے سے گر پڑتا تھا۔ یہ سارے مال ایک ہفتے کے اندر اندر مکمل ہو جاتا تھا۔ دیکھنے والے کہتے ہیں کہ یوں لگتا تھا جیسے کیت آگ میں جل کر سیاہ ہو چکا ہے۔ آلو کی نشوونما رک جاتی تھی اور وہ کوہوت کے انڈے سے بڑا نہیں ہو پاتا تھا۔

فادر "مختص" ۲ جولائی ۱۸۳۶ کو ایک طبع شدہ خط میں لکھتے ہیں۔ ۲۷ جولائی کو وہ کسی کام سے "کورک" سے "ڈولسن" گئے۔ راستے میں انہوں نے آلو کی بھرپور فصل کا نظارہ کیا۔ جب ایک ہفتے بعد ۳ اگست کو وہ واپس آئے تو کھیت کچھ اور ہی نقشہ پیش کر رہے تھے۔ آلوؤں کے پودے سڑے ہوئے تھے۔ کھیتوں کے کنارے پریشان حال کسان اپوی کے عالم میں بیٹھے تھے۔ ان کے اداں چروں پر آنے والی گل کے اندھے شے۔ کل جوان کے لیے بھوک اور بے سر و سامانی کا بنیام لار ہا تھا۔ معصوم بچے جو ایک ہفتہ پہلے کھیتے کو "تے" کلا ریاں مارتے نظر آتے تھے سب حیران کن حال اپوی سے آتے جاتے اور راہ گیروں کو رک رہے تھے۔

یہ قہ ایک عظیم سانحے کی صورت میں رونما ہوا تھا۔ اگلینڈ اور اسکاٹ لینڈ بھی خطہ سالی سے متاثر ہوئے لیکن آئر لینڈ میں صورتحال بدتر تھی۔ ایک مصنف لکھتا ہے:

"وہ قہ قہ کیا کسی ماہر شکاری کا بنا ہوا حال تھا، کسی شاطری جلی ہوئی چال تھی۔ فرار کی کوئی صورت نہیں تھی۔ وہ قہ نہیں تھا۔ موت کا فرشتہ تھا جو اپنے ہزار بازوؤں سے اہل آئر لینڈ کو جکڑ نکا تھا۔ لوگ سڑکوں پر مرے اور کھیتوں میں مرے۔ وہ پہاڑوں کی چوٹیوں پر مرے اور میدانوں میں مرے۔ وہ اداوی کیپوں میں مرے اور اپنے گھروں میں مرے جو گھروں سے چل پڑے وہ ۱۸۱۱ میں مر گئے جو شہروں میں بھی مل گئے وہ دروازوں پر مرے، کچھ کوئی فیصہ نہ ہوئی لیکن مٹی اٹھ ہو گئی، کچھ کوئی مٹی نہ ہوئی اور وہ بے گھر کوئن کھلے آسمان تلے پڑے رہے۔ یہ سب کچھ تین چار ماہ لے اندر اندر ہو گیا۔ تقریباً ڈھائی لاکھ افراد بھوک اور بیمار یوں کا شکار ہو کر دم توڑ گئے۔

کسان کھیتوں و نہایت اپرواہی سے کاشت کرتے ہیں۔ حفظان صحت کا کسی کو پتا نہیں رہا کاشت کاہیں ناقص ہیں۔ آئر لینڈ میں ہزاروں ایسے کھیت ہیں جن میں کھڑکی کا نام و نشان نہیں۔ برکبین کے سامنے ایک سوراخ ہوتا ہے یہ سوراخ کھڑکی اور دروازے کے ساتھ ساتھ چھٹی کا کام بھی دیتا ہے۔ روشنی دھواں مولیٹی اور ٹپکے کھیتوں میں جانے کے لیے یہی راست استعمال کرتے ہیں۔" کھیتوں میں جو سلاخی حفظت میں تقشیشی افر تھا اور جس نے قحط کے بعد اداوی کاموں میں سرگرمی سے اصرار کیا ہے۔

"قحط کے اولین آثار جولائی ۱۸۳۶ء کے آخری دنوں میں نظر آئے۔ آلو کی فصل پر خاک رنگ سے دھبے نمودار ہوئے۔ اس سے ایک سال پہلے کسی کئی علاقوں میں یہ بیماری نمودار ہوئی تھی۔ محکمہ زراعت کی تنبیہ کے باوجود لوگوں نے اس سال بھر وسیع پیمانے پر آلو کی فصل کاشت کی۔ اس سلسلے میں ضروری احتیاطوں کو بھی پیش نظر نہیں رکھا گیا۔ کسان پر یقین تھے کہ اس مرتبہ فصل اچھی ہوگی۔" کھیتوں میں کہتا ہے:

"میں دوسرا کھیت نہیں بھول سکتا۔ اگست کے ایک ہفتے میں آلو کی فصل کے ساتھ جو کچھ ہوا وہ ناقابل یقین تھا۔ صرف ایک ہفتہ پہلے میں سرکاری دورے پر ایک علاقے میں گیا۔ میں نے تقریباً ۳۲ میل سفر کیا۔ راستے کے دونوں طرف آلو سے صحت مندرکیت لہلہا رہے تھے۔ لیکن صرف ایک دن بعد جب میں نے دوبارہ اس علاقے کا دورہ کیا تو بیماری حلاً آور ہو چکی تھی۔ ایک رات میں کھیتوں کا نقشہ ہی بدل گیا تھا۔ پیووں کی جڑیں تو سبزی مائل تھیں لیکن پتے سیاہ ہو چکے تھے۔ وقت گزرنے کے ساتھ ساتھ یہ رنگ گہرا ہو رہا تھا۔ دیکھتے ہی دیکھتے پورے علاقے میں اضطراب نہ لہر دوڑ گئی۔ کسانوں نے افراتفری میں آلوؤں کو کھوٹا شروع کر دیا جن لوگوں نے کچھ دیر ان کے ہاتھ دیکھ بھی نہ لیا۔ بیماری بڑی تیزی سے فصل کو بیکار کر رہی تھی۔ لوگوں نے جلد از جلد آلوؤں کو بیٹنے کی کوشش کی جن کے بک نہ سکے انہوں نے مونیشیوں کو چارے میں ڈال دیئے مینیوں سے آس لگائے ہوئے کسان چند دنوں میں سب کچھ ختم کر بیٹھے۔ یہ بیماری ایک

تھے۔ وہ سانس لے رہے تھے اور اپنی سفید آنکھوں سے میری طرف دیکھ رہے تھے۔ یہ ایک انتہائی خوفناک منظر تھا جلد ہی میں نے خود کو اس طرح کے سنگڑوں ڈھانچوں میں گھرا ہوا پایا۔ وہ ہاتھ پیالے اپنی کمزور آوازوں میں مجھ سے کھانے کو مانگ رہے تھے۔ میں نے وہاں سے بھاگنا چاہا تو ایک اتالی ہاتھ نے عقب سے میری قبض پکڑ لی۔ میں نے مزید دیکھا یہ ایک کمزور عورت تھی۔ اس نے بازوؤں میں ایک بچہ تھا۔ بچہ شاید تھوڑی دیر پہلے پیدا ہوا تھا۔ وہ اس ماحول سے بے خبر تھا۔ اس میں اس نے آنکھ کھولی تھی۔ وہ چیخ چیخ کر اپنی بھوک کا اعلان کر رہا تھا۔ وہ دو دھماگہ رہا تھا۔ اسے اپنی ماں کی مجبوریوں کا احساس نہیں تھا۔ میں اس عورت سے دامن چھڑا کر آگے بڑھا تو پولیس والوں کو ایک بدمعاش کا دروازہ توڑتے ہوئے پایا۔ میرے کھڑے کھڑے مکان سے دو لاشیں برآمد ہوئیں۔ ہڈیوں پر منڈے ہوئے کوشت کو جگہ جگہ سے چوہے کھا چکے تھے۔ ایک جگہ امدادی جماعت کے ارکان نے سات آدمیوں کو قریب قریب پایا۔ وہ سب کے سب بھوک اور بھار کا شکار تھے۔ ان میں سے ایک کی کھٹے پہلے مرچ کا تھلین باقی افراد میں اقسا بہت نہیں تھی کہ وہ لاش کو پرے ہٹا دیتے یا خود پرے ہٹ جاتے۔ اس علاقے میں ایسے مناظر بکھرے ہیں جن کو انھوں میں بیان کرنا ممکن نہیں۔ میری نگاہوں میں ابھی تک سوچی ہوئی ناگھیں ابھری ہوئی پٹلیاں ڈال رہی تھیں اور خشک ہونٹ گھوم رہے تھے۔

جلدی ہی اس فحاشی کے خیر نے پوری دنیا کے احساسات کو بیدار کر دیا۔ امدادی خوراک والے جہاز یکے بعد دیگرے ”کورک“ کی بندگاہ پر ننگر انداز ہونے لگے۔ آئرلینڈ میں گندم پیسنے والی جہازوں کی جگہاں دن رات چل رہی تھیں۔ اس کام میں ہاتھ بٹانے کے لیے پورس ماؤتھ پلے ماتھ اور مالٹا فرمہ میں بھی گندم کی پسائی شروع کر دی گئی۔ آئرلینڈ کے زیادہ متاثرہ اضلاع میں وقتی عیادیں کو بھی سرکاری طور پر گندم پیسنے کے کام پر لگا دیا گیا۔ یہ یوزی خوش آئند بات تھی کہ مقامی لوگ اب درآمدی گندم سے مانوس ہو گئے تھے۔ کوئن وکٹوریہ میں صورتحال پر گہری نظر رکھے ہوئے تھیں۔ انہوں نے نہایت منظم طریقے سے امدادی کارروائیوں کا آغاز کر دیا۔ امدادی کام دو طرح

انتہائی زیادہ انسانی جانوں کے اختلاف کی دو وجوہ سامنے آتی ہیں یا تو حکومت بروقت گندم درآمد کرنے میں ناکام رہی یا پھر خوراک کو ضرورت والے علاقوں میں صحیح وقت پر نہ پہنچایا جا سکا۔ جس وقت امدادی خوراک اندرونی علاقوں میں پہنچنا شروع ہوئی پانی سرے گزر چکا تھا۔ لوگ ہر روز ہزاروں کے حساب سے مر رہے تھے۔ حکومت برطانیہ نے ہندوستان سے جو گندم منگوائی اس کے بارے میں یہ افواہ پھیل گئی کہ اسے کھانے سے لوگ سیاہ رنگ سے ہو جائیں گے۔ ابتدا میں اس افواہ نے اتنا زور پکڑا کہ لوگوں نے انتہائی ضرورت کے باوجود اس اتاج کو ہاتھ نہیں لگایا۔ کئی دوسری قسم کی امداد بھی آئرلینڈ پہنچ رہی تھی لیکن ترسیل کی رفتار بہت سست تھی۔ لوگوں نے بھوک سے تنگ آ کر امہ ڈالنے والے قتلوں پر مسلے شروع کر دیئے۔ کئی جگہ سرکاری افسروں کو قتل کیا گیا اور خوراک کے ذخائر لوٹ لے گئے۔ زمینداروں اور مزدورین کی چیخیں بھی عروج پر پہنچ گئی، لڑائی جھگڑوں کا سلسلہ شروع ہو گیا اور ایسے موقعوں سے فائدہ اٹھانے والے تخریب کار میدان میں آ گئے۔ گروہوں کے گروہ ایک دوسرے سے برسرِ پیکار ہو گئے۔ بھوک سے مجبور ہو کر نقل مکانی کرنے والے قتلوں پر حملے کیے گئے، انہیں کم قتلہ والے علاقوں سے دور رکھنے کے لیے قتل و غارت کی انتہا کر دی گئی۔ اس قتلہ کا اثر ایک عام آدمی کی جمہوریتوں سے لے کر برطانیہ کے شاہی محل تک محسوس کیا گیا، مہنگائی اپنے عروج پر پہنچی گئی۔ لوگ کھانے پینے کی عام اشیاء کو تارے لگے۔ تفریحات اور دوسری آسائشیں معدوم ہو گئیں۔ لوگ پیسے پیسے کے لیے ایک دوسرے کا گھا کاٹنے لگے۔ کہا جاتا ہے کہ ان دنوں لندن کے ایک کلرک کے لیے تنخواہ لے کر دفتر سے گھر جانا ایک مسئلہ ہوتا تھا۔ گلیوں بازاروں میں ایسے اچکے گھومتے ہوئے تھے جو چند سکوں کی خاطر جھرا گھونپ دیتے تھے۔

قتلہ کے دور میں آئرلینڈ کے پیچھے پیچھے پراس انگیز مناظر بکھرے ہوئے تھے۔ ”کورک“ کا ایک مجسٹریٹ ”گوز“ قبضہ زدہ علاقے کا دورہ کرنے کے بعد ڈپک آف ٹینٹن کو لکھتا ہے ”ایک جگہ میں نے پانچ انسانی ڈھانچوں کو دیکھا“ قریب پہنچا تو حیران ہو گیا کہ ڈھانچے زندہ

کا تھا۔ ہنگامی اور طویل مدتی ہنگامی کام میں متاثرہ علاقوں میں خوراک کی ترسیل، بیماریوں کا علاج وغیرہ شامل تھا جبکہ طویل مدتی کارروائیوں کا مقصد یہ تھا کہ علاقے میں آئندہ اس قسم کا قحط پیدا نہ ہو سکے۔ طویل مدتی منصوبوں میں آلو کو گنے والی بیماری کا تدارک؟ آبپاشی کی منصوبہ بندی، راشن سسٹم اور ذرائع ریل و سڑکی کی بہتری شامل تھی۔ آئرلینڈ میں قحط کے بعد ہونے والی کارروائیوں کو مثال کے طور پر پیش کیا جاسکتا ہے۔ صرف دو سال کے عرصے میں قحط کے اثرات زائل ہونا شروع ہو گئے اور علاقے کی معیشت بتدریج بہتر ہونے لگی۔

قحط کے اوائل میں جب آئرلینڈ کے طول و عرض میں بھوک اور بیماری کا دور دورہ تھا، لوگ کیڑے مکوڑوں کی طرح حرص رہے تھے۔ ہزاروں افراد نے بذریعہ سمندر اس آفت زدہ علاقے سے نکلنا چاہا۔ ۱۸۴۷ء کے دوران نقل مکانی کرنے والے افراد ہندو گاؤں کو جانے والی سڑکوں پر کثرت دیکھے جاسکتے تھے۔ اس اخلاء نے آئرلینڈ کی آبادی میں تقریباً ۱۲ لاکھ افراد کی کمی واقع کر دی، نقل مکانی کرنے والوں پر یہ سناخہ گزرا کہ جن بحری جہازوں پر وہ سوار تھے ان پر طاعون پھوٹ پڑی۔ مسٹر ”ڈی“ نامی شخص بھی ایک ایسے ہی جہاز پر سوار تھا۔ اس کے تحریری مشاہدات کو سرکاری حیثیت حاصل ہے۔ اس نے لکھا ہے ”ہزاروں بیمار اور لاغرا افراد بھیج کر کیوں کی طرح ان جہازوں میں گھسے ہوئے تھے ان میں ایک دن کے بچے سے لے کر نوے برس کے بوڑھے تک شامل تھے۔ جہاز کے تنگ و تاریک بے ہوا کیمپوں میں موت آہستہ آہستہ ان پر حاوی ہو رہی تھی۔ وہ خوراک اور دوا سے بھی محروم تھے جو تنگی پر امدادی کارروائیوں کی شکل میں انہیں کبھی کبھار مل جاتی تھی۔ جہاز کی تیار کردہ بیماریوں میں غلاظت کے ڈھیر لگے رہتے تھے۔ پانی اس قدر تھما کر کھانا پکانے کے لیے استعمال نہیں ہو سکتا تھا۔۔۔۔۔۔ وہ موت کا سفر تھا۔ وہ سب موت کے راہی تھے بعد کے بیمار اور پیاسے ان میں سے کچھ کو خوشحال دنیا کا ساحل دیکھنا نصیب ہوا لیکن بہت سے اپنی بھوک کے ساتھ چمیلوں کی خوراک بن گئے۔ آلو کا دھبہ یا دانوں پر پختل ہو گیا تھا۔ وہ بھی پیووں کی طرح جل گئے تھے، جسم ہو کر نا قابل شناخت ہو گئے تھے۔۔۔۔۔۔ اور یہ ہے آئرلینڈ کے ”سیاہ ۴۷ء“ کی کہانی۔

رہائشی عمارت ۱۱۳۹ افراد کی قبر میں بدل گئی

وہ ۱۳۹۶ء کی ایک خشک صبح تھی۔ رمضان المبارک کے دن تھے اور وہ لوگ محرمی لھانے کے لیے علی الملح تین ماہ تین بجے کے درمیان اٹھ گئے تھے۔ چھ منزلہ بسم اللہ بلڈنگ میں بھی جگہ جگہ روٹی نظر آ رہی تھی اور عمارت کے کیمین روزہ رکھنے کے لیے تیار یوں میں مصروف تھے۔ بسم اللہ منزل اراہنی کے ایک گنجان آباد علاقے لیاری میں واقع تھی اور اسے تعمیر ہوئے ایک سال کا عرصہ گزرا تھا۔ اس عمارت میں ۲۳ فلیٹ تھے جن میں تقریباً دو سو افراد مقیم تھے۔ بسم اللہ منزل سے دو کیمین اس بات سے بااقل بے خبر تھے کہ موت کے ہیبیا تک سارے لمحہ بچھان کی طرف متوجہ نہ رہیں۔ سامان خورد و نوش خریدنے کے لیے باہر جانے والے لوگ ایک اوپن آگئے تھے، اہل خانہ نے ماتم حری لھانے میں مصروف تھے۔ اس وقت چار بج کر دس منٹ ہوئے تھے؛ ایک خوفناک لڑائی لڑائی اور ارگرد کے مکانوں میں رہنے والے لوگ دھڑک دھڑک رہے تھے۔ باہر لکھڑوں سے باہر نکلتے۔ کسی کی کیمچ میں نہیں آ رہا تھا کہ کیا ہوا ہے اور دھماکے کی آواز ہاں سے آئی ہے۔ بجلی نے تار ٹوٹ جانے کی وجہ سے ہر طرف اندھیرا پھیل چکا تھا اور گھبراہٹ سے پورے محلے کو اپنی آغوش میں چھپا لیا تھا۔ گھری تاریکی میں بجلی کے ٹوٹنے سے لوگوں نے جانا، باہر سے سے پھوٹ رہے تھے اور فضا میں سوئی گئی کسی کی ناگوار بو

پھیلی ہوئی تھی۔ کچھ لوگ قیاس آرائیاں کر رہے تھے کہ شاید یوگس کیس کی پائپ لائن دھماکے سے پھٹ گئی ہے لیکن پائپ لائن پھٹنے کا دھماکہ تو اس قدر خوفناک نہیں ہوتا۔ لوگ ڈرے ڈرے سے تھے اور ہر طرف سکوت مرگ چلا رہا تھا۔ چند لمبے بعد اڑوس پڑوس سے لوگ اکٹھے ہو کر ایک دوسرے سے دھماکے کے اسباب کے بارے میں پوچھنے لگے۔ چابک ایسی آوازیں سنائی دیں جیسے کچھ لوگ بھیجی بھیجی آوازوں میں اپنے عزیزوں کو پکار رہے ہوں۔ یہ آوازیں تقریباً تین گز کے فاصلے سے آرہی تھیں لیکن اندھیرا ہونے کی وجہ سے معلوم کرنا مشکل تھا کہ آوازیں دینے والے کہاں ہیں پھر کچھ لوگوں نے گہری نظروں سے ماحول کا جائزہ لیا تو یہ دیکھ کر ان کے اوسان خطا ہو گئے کہ ہم اللہ تعالیٰ اپنی جگہ پر نظر نہیں آ رہی۔ لوگ پچھی پچھی نظروں سے سامنے دیکھ رہے تھے اور عمارت میں موجود دوسرے زائد افراد کے انجم کا سوچ کر ان کے ذہن میں ٹھٹھکی سی چٹکی ہوئی تھی۔ ہر طرف ہوا کا عالم طاری تھا اور یہ لوگ خوف سے لرز رہے تھے کہ عمارت میں جانے کتنے افراد موت کی نیند سوچ چکے ہوں گے۔ ابھی تھوڑا ہی وقت گزرا تھا کہ لمبے سے پہلی آواز آئی ”خدا را مجھے باہر نکالو“ مدد کے لیے پکارنے والے کی آوازیں کرموقع پر موجود ہر شخص گری ہوئی عمارت کی طرف دوڑا۔ اسی لمبے سے تے دے ہوئے ایک اور شخص نے مدد کے لیے پکارا۔ چند لوگ تیزی سے کچھ اوزار لائے تیزی سے لمبہ کی کھدائی شروع کر دی۔ یہ پہلی امدادی کارروائی تھی۔ اسی دوران عمارت کے کسی اور حصے سے کوئی دوسرا شخص مدد کے لیے پکارا۔ جہم اس کی طرف لپکا اور دے ہوئے شخص کو بچانے کے لیے کارروائی شروع کر دی۔ ۳۰ منٹ کے بعد لمبہ سے پہلے خوش نصیب کو نکال لیا ”اس نوجوان کا نام رحمان تھا۔ اب عمارت کو گھر کے کچھ وقت گزر چکا تھا اور اگر وہ سے لوگ جائے حادثہ پہنچ چکے تھے۔ اتنے میں لمبے کے نیچے سے کسی اور شخص کی چیخ و پکار سنائی دی۔ لوگوں نے بھاگ کر دیکھا تو وہ اس عمارت کا مالک ٹیلر ماسٹر کریم اللہ تھا۔ وہ ایک بھاری ستون کے نیچے رہا ہوا تھا۔ ستون کو ہٹایا گیا اور اسے فوری طور پر ہسپتال پہنچا دیا گیا۔ اہل محلہ میں ایک صاحب علیہ الدین پٹھان نے نہایت حاضر دماغی کا ثبوت دیا۔ وہ اپنے مکان کی طرف

دوڑا۔ وہاں انہوں نے کراچی کیس کی سفی سنٹرل فائر بریگیڈ، سول ہسپتال اور کسٹمر کراچی فائر ایڈوانس فوری طور پر امدادی کارروائی کے لیے کہا۔ ۱۵ منٹ کے بعد کیس کا سٹاف موقع پر پہنچا۔ آہا! انہوں نے کیس نکالنے کاٹ دینے۔ اس سے ماحول کی آلودگی اور کیس کی بو میں کمی ہوئی۔ انہوں نے اسے لٹکھٹ کے لمبے کے نیچے دے ہوئے افراد اور دھماکے آواز میں اطمینان کر رہے تھے اور وہ اپنے لیے پکار رہے تھے۔ مقامی لوگ معمولی آوازوں اور خالی ہاتھوں سے جو کچھ بھی بہن آ رہا تھا اسے بے جا سمجھتے تھے۔ لمبے کے اوپر چاروں طرف ٹیل ٹیل لپ اور چارپن گردش کر رہی تھیں۔ انہوں نے کہا کہ ہمارے ہاں تو جانتے تھے کہ ہوائی فکریٹ اور لوہے کے جال میں پھنسے ہوئے لوگوں کو نکالنا ان کے لیے یہ ہمارا کام نہیں اس کے باوجود وہ پوری تہمتی سے کوشش کر رہے تھے۔ ان کے لیے یہ کام بہت جان لیوا تھا کہ جس لمبے کے اوپر وہ کھڑے ہیں اس کے نیچے ہر شمار لوگ سسک رہا ہے۔ تھوڑی دیر بعد فائر میں لوہے کی سلاخیں کانٹے والے کٹر لے کر آن پہنچیں۔ اب اہل محلہ کا تھا اور امدادی کارروائیوں کی رفتار بھی ہو گئی تھی۔ فائر بریگیڈ کے عملے کو منزل آگئی۔ مزید لمبہ چلی گئی۔ اس کے باوجود لمبہ بنانے میں سخت دشواری پیش آ رہی تھی۔ یہ ماحول جان لیوا تھا کہ امدادی کارروائیوں کو جاری رکھنے کے لیے سخت کوشش کرنی پڑی۔ آخر خوف کو بھی مدد کے لیے بلایا گیا۔ اب دن کا بیڑا چڑھ آیا تھا۔ پاکستان نیوی ’آری‘ فائر بریگیڈ ’پالین‘ نے جان ایڈوانس فوری طور پر رضا کاروں کی تنظیموں کے بڑے بھروسے زائد کارکنوں کو بلانے کا ارادہ کیا۔ پانچ گھنٹے کے کام میں مصروف تھے۔ لمبہ بنانے کا کام نہایت آسان اور پائیدار تھا۔ عام طور پر ایسے حادثات میں جلد بازی نقصان دہ ثابت ہوتی ہے۔ وہ لوگ جو لمبے کے نیچے دے ہوئے ہوتے ہیں بعض اوقات لاپرواہی کی وجہ سے ان کی جان چلی جاتی ہے۔ اس بات کو مد نظر رکھتے ہوئے امدادی پارٹیاں نہایت مہرجس سے سامنے آ رہی تھیں۔

لمبے ایک ڈھیر میں سے بعض لوگ مدد کے لیے پکار رہے تھے۔ ان میں سے ایک

بلے سے صحیح سلامت نکال لیا گیا تھا۔

۱۵ ستمبر کو شام چار بجے آخری لاش بھی بلے سے برآمد ہوگئی اور اس کے ساتھ ہی مرنے والوں کی تعداد ۱۳۹ ہوگئی۔ رنجی ہونے والے بے شمار افراد میں سے ۲۸ بری طرح مجروح ہوئے یا ہاتھ پاؤں سے محروم ہو گئے۔ سم اندھ منزل کے ساتھ ہی ارد گرد کے چھ مکان بھی زمین بوس ہو گئے جن کے نیچے کئی افراد دب گئے۔

چند روز بعد عید الفطر کا تہوار تھا۔ اس آنے والی امید سے آثار بھی بلے میں جا بجا نظر آ رہے تھے۔ سڑے اور ان سڑے پڑے اور بچوں کے کھلونے اور جوتے جا بجا بکھرے ہوئے تھے۔ یہ معصوم بچے مسرتوں بھری عید کا سوچتے ہوئے نیند کی آغوش میں گئے تھے اور اب وہ موت کی آغوش میں تھے۔ ان کا بکھرا ہوا سامان ان کی راہ تک رہا تھا لیکن ان کو کبھی واپس نہیں آنا یہ منظر ہر آنکھ تلک ایک سوال پوچھ رہا تھا کہ ایسا کیوں ہوا ایسا کیوں ہوا؟

حقیقتات کے بعد یہ بات سامنے آئی کہ بلند ملک کے مسافر ہونے کی وجہ آتش گیر مادے کا پھٹنا نہیں تھا، رندی ہی تباہی کسی تخریب کار روانہ کا نتیجہ تھی بلکہ اس کے سامنے کی اصل وجہ یہی تھی کہ اس کے ٹھیکیدار نے عمارت کی تعمیر کے لیے ناقص میٹرل استعمال کیا تھا۔

چند لوگوں کے لالچ کی اس داستان کا المناک انجام یہ ہوا تھا کہ سینکڑوں لوگ ہمیشہ کے لیے اپنے عزیزوں اور اپنے معصوم بچوں سے محروم ہو گئے تھے۔ اب وہ کبھی جانے والوں کی صورتیں نہ دیکھ سکیں گے۔ اب ان کے کان ہمیشہ اپنے نونہالوں کی چہکوں سے محروم رہیں گے۔ اب جب بھی عید کے دن آئیں گے ان کی آنکھیں اٹکھار ہو جائیں گی۔

نے بتایا کہ ہمارا دم گھٹ رہا ہے۔ اس آواز کی مدد سے ایک باریک سوراخ تلاش کیا گیا اور وہاں آکسیجن گیس کا سلنڈر رکھ کر اس کا منہ کھول دیا گیا۔ اب بلے میں سے رنجی افراد اور لاشیں نکلتا شروع ہو گئی تھیں۔ ایک ضعیف عورت ایک چھ سالہ بچے کو کندھے سے لگائے دیوانوں کی طرح ادھر ادھر پھری رہی تھی کہ "میں اس کا کیا کروں؟ میں اس بچے کا کیا کروں؟" لوگوں نے سمجھا شاید یہ بچہ رنجی ہے لیکن اس عورت نے بتایا "نہیں" یہ رنجی نہیں ہے یہ تو موت کی نیند سوچا ہے۔" پھر وہ اپنے لخت جگر کو کندھے سے لگائے آگے بڑھ گئی۔ چاروں طرف ہلاک ہونے والوں کی لاشیں اٹکل رہی تھیں اور آدھ پکار کر نے والی آوازوں سے آسمان رز رہا تھا۔ صبح آٹھ بجے تک ۲۳ لاشیں بلے سے نکالی جا چکی تھیں لیکن یہ تعداد برابر بڑھتی جا رہی تھی۔ شام کو بلے کے نیچے دے ہوئے کچھ لوگوں کو پانیوں کے ذریعے پانی مہیا کیا گیا۔ ان لوگوں کو برابر تسلی دی جا رہی تھی کہ امدادی کارروائیاں جاری ہیں اور عفریب ان کو نکال لیا جائے گا۔ شام تک بلے سے نکلنے والی لاشوں کی تعداد ۸۲ ہو گئی جبکہ اگلی صبح یہ تعداد ۱۲۷ تک پہنچ چکی تھی۔ امدادی کارروائیاں بغیر رے جاری تھیں اور کارکنوں کا جذبہ مثالی تھا۔ جو کارکن تھک جاتے تھے ان کی جگہ تازہ دم کارکن لے لیے تھے۔ سحر اور افراط کے وقت بھی کام کا سلسلہ رکنے نہیں دیا گیا۔

ایک شخص ابوبکر کو ۳۰ گھنٹے لمبے میں رہنے کے بعد رات کے پچھلے پہر بلے سے زندہ نکالا گیا۔ اس کی حالت سخت خطرناک تھی۔ بہر حال بعد میں اس کی جان بچا لی گئی۔ بلے کا ذخیرہ بن جانے والے کمروں میں ایک کمرہ ایک نو بیا ہٹا جوڑے کا بھی تھا۔ اس آراستہ وچراستہ کمرے سے ایک ٹی وی برآمد ہوا جس کی سکرین پر خراش نہیں آئی تھی۔ اس کمرے سے ایک وال ٹاکر بھی ملا۔ یہ ٹاکر جانچ کر دس منٹ پر بند ہو گیا تھا اور گزرنے والی قیامت کی گھڑی کی نشاندہی کر رہا تھا۔ ایک تبھی بچی اپنے نئے خریدے ہوئے کھلونوں کے قریب ہی مردہ پڑی تھی۔ ایک ماں نے آخر وقت تک اپنی معصوم بچی کو سینے سے لگا رکھا تھا۔ ایک شخص ہاتھ میں اقماع لیے ہوئے موت کے سفر پر روانہ ہو گیا تھا۔ امدادی کارروائیاں کرنے والوں کی اٹھک کوششوں سے تقریباً ۱۵۵ افراد کو